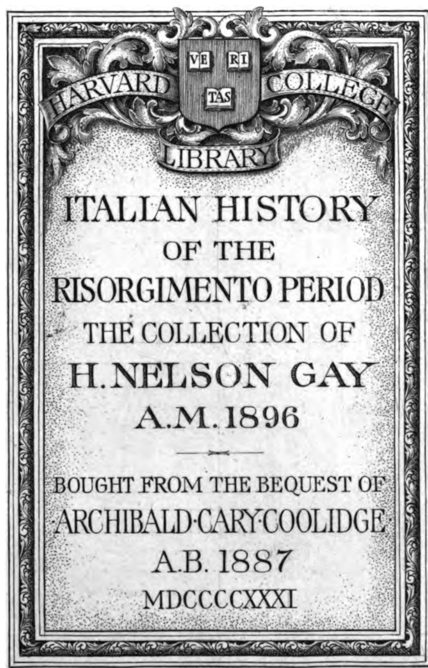

HDI
HW 37DZ E


HARVARD COLLEGE
VE RI TAS
LIBRARY
ITALIAN HISTORY
OF THE
RISORGIMENTO PERIOD
THE COLLECTION OF
H. NELSON GAY
A.M. 1896
BOUGHT FROM THE BEQUEST OF
ARCHIBALD·CARY·COOLIDGE
A.B. 1887
MDCCCCXXXI

GIROLAMO BUSETTO

IL MADDALONI

ULTIMA IMPRESA

DI

NINO BIXIO



BOLOGNA
PER NICOLA ZANICHELLI
SUCCESSORE ALLI MARSIGLI E ROCCHI

1877.

Società Tipografica Modenese.

A

ANTONIO ARALDI — ANTON GIULIO BARRILI — GIROLAMO BOCCARDO — VINCENZO STEFANO BREDA — GIROLAMO BERTOZZI — PIER LUIGI BEMBO — STEFANO CASTAGNOLA — CESARE CANTÙ — BARTOLOMEO CÀSALIS — ENRICO COSENZ — GIACINTO CARINI — ADOLFO COLLETTI — CESARE CABELLA — BENEDETTO CAIROLI — PIETRO DEL VECCHIO — GIACOMO DINA — GIAN LUCA DE FORNARI — AUGUSTO ELIA — PAULO FAMBRI — PAOLO FERRARI — LEONE FORTIS — ULDERICO LEVI — MICHELE LESSONA — TERENZIO MAMIANI — VINCENZO MALENCHINI — LUIGI MANCINI — CARLO MAYR — LAZZARO NEGROTTO — RAFFAELE RUBATTINO — PIETRO RIPARI — GAETANO SACCHI — QUINTINO SELLA — ADOLFO TARGIONI TOZZETTI — PIETRO TACCHINI

UOMINI CHE SENZA ALTRI TITOLI

COMPENDIANO IL LUSTRO NAZIONALE ODIERNO

E PRIMI CONCORSERO NELL' IDEA DI ONORARE

NINO BIXIO

CON UN PUBLICO NAZIONALE MONUMENTO

QUESTE PAGINE CONSACRATE A TALE SCOPO

UMILMENTE DEDICA

L' AUTORE

Nota. — A Genova si è costituita la seguente GIUNTA DI COMITATO ESECUTIVO PER IL MONUMENTO NAZIONALE A NINO BIXIO = Deputato Anton Giulio Barrili — Senatore Cesare Cabella — Comm. Stefano Castagnola — Avv. Pietro Delvecchio — Marchese Giacomo Doria — Deputato Raffaele Rubattino — Colonello Pietro Ripari.

IL MADDALONI

IL MADDALONI

ULTIMA IMPRESA DI NINO BIXIO

SOMMARIO

1. Ritorno al mare. — 2. Re Vittorio Emanuele. — 3. Progetto di Bixio. — 4. Viaggi, studi preparatorii e campionario. — 5. Osservazioni riguardanti il commercio siciliano. — 6. Adesioni all' impresa. — 7. Circolare 10 Maggio 1871. — 8. Discorsi in senato. — 9. Convenzione d'amministrazione alla nave. — 10. Contratto col costruttore Leslie in New-Castle.— 11. Combinazioni finanziaria. — 12. Nome della nave. — 13. Nuovo viaggio per l' Italia. — 14. Costruzione del *Maddaloni.* — 15. Preoccupazioni. — 16. Imprestito ottenuto della Società del Credito degli Armatori Genovesi. — 17. Nuove difficoltà. — 18. Contingenza fatale. — 19. Il 21 Giugno 1873 Salpa dall' Inghilterra. — 20. Descrizione della nave. — 21. Passaggio da Messina. — 22 Relazione del Commissario di bordo. — 23 Oneri e risorse dell' impresa. — 24. Noleggio cogli Olandesi. — 25. Imbarco militare a Sourabaya. — 26. Navigazione e colera. — 27. Sbarco ad Atchin. — 28. Convegno di Bixio cogli Olandesi. — 29. È attaccato dal colera. — 30. Ultime disposizioni. — 31. Il 16 Novembre muore. — 32. Esumazione. — 33. Sparizione della salma. 34. Il nuovo comandante del Maddaloni, — 35. Possibilità di continuare l' impresa. — 36. Manifestazioni di amore e d' odio. — 37. Commovente rimembranza della figlia Giuseppina. — 38 Consiglieri della desolata vedova rimasta armatrice. — 39. Vendita all' asta della nave. — 40. Considerazioni. — 41. Condizioni della famiglia di Nino Bixio. — 42. Ricerche e ricupero della salma. — 43. Consegna e ritorno in Italia. — 44. Nobiltà e grandezza di Nino Bixio e della sua imperitura impresa.

Figlio mio, da me
La sofferenza e la virtude impara;
La fortuna dagli altri.
VIRGILIO

1. L'ansia di vedere l' Italia padrona dei suoi grandi destini, la riluttanza a tollerare indifferente una politica di disarmo che egli riputava funesta, e la brama di lasciare morendo la sua famiglia nell' agiatezza, volsero sin dal 1869 l' animo del generale Bixio ai progetti marittimi, un dì tanto vagheggiati. — Così mentre la patria pareva non aver più bisogno del suo valido braccio, consacrava egli il suo intelletto e le sue cure all' incremento di quella attività di scambio, che diffonde il benessere ed assicura l' influenza fra i popoli del mondo.

2. Il progetto incontrò simpatia ed interesse in tutt'Italia, pur dolente che Bixio s'allontanasse dall'esercito, e trepidante di perderlo. — Nessuna autorità può meglio comprovare ciò, che la seguente lettera di chi allora reggeva il ministero delle nostre finanze:

« *Caro Amico*

« Firenze 8 febbraio 1870.

« Ieri informai S. M. il Re del tuo progetto. S. M. cominciò dallo esprimere il suo vivo rammarico, perchè un prode soldato ed un valente capitano, quale tu sei, lasciasse il suo esercito. Dall'altra parte non nascose la sua simpatia per le audaci imprese di navigazione nel più lontano Oriente, ed augurò alla grandezza d'Italia che molti navigatori seguissero colà il tuo animoso esempio.

Indi, siccome egli ha la certezza di rivederti nelle file del suo esercito, non appena un qualche pericolo minacciasse la patria, e desidera anche in questa circostanza dar prova dell'amicizia che ha per te, così egli mi ordinò di porre il Real suo nome nella sottoscrizione che farai per la tua spedizione, ed io eseguirò l'ordine di Sua Maestà, non appena lo crederai opportuno.

Mi rallegro con te di questa meritata dimostrazione di affetto che ricevi da quel Re, cui l'Italia deve la sua libertà e la sua unità. — Addio.

« *Sempre tuo affmo amico*

« QUINTINO SELLA. »

3. Quali poi fossero i propositi che guidavano il generale Bixio, si deduce da quest'altro scritto che io m'ebbi da lui appunto in quei giorni:

« *Caro Busetto*

« Livorno 19 febbraio 1870.

« Sono andato a Nizza ed a Genova ed ho passato questi ultimi giorni a Firenze, per iniziare le mie cose marittime, e conferire con alcuni miei parenti di Francia, e taluni amici d'Italia, che consentono a darmi una mano efficace per la costruzione di una nave in ferro mista, che chiamerò *Marco Polo* dal nome del nostro grande viaggiatore.

Da tutto questo che le dico, ella vede ch'io son ben deciso a lasciare il servizio militare attivo. Sì, mio caro Busetto! È dura

cosa, ma e proprio così! Io ho lottato abbastanza, ed oggi che ho potuto vedere che tutti ammettono che il paese deve abbandonare qualunque pensiero di politica attiva non solo, ma circoscriversi in un riordinamento interno il più ristretto, non potendo essere soldato come si conviene ad un paese aperto ed indifeso, voglio scaricarmi di qualunque responsabilità e pensare alla mia famiglia . . . . e provvederla col lavoro. Questo lavoro sarà il comando della nave, di cui le dissi più sopra.

Con essa intendo recarmi nei mari dell' Indo-China, facendo la prima stazione o centro a Singapore, e da questo punto muovere in tutte le direzioni le più opportune nell' Indo-China, Australia, *a nolo la nave* fino a tanto ch' io m' abbia acquistata una conoscenza dello stato attuale di quei paesi, una parte dei quali conosco per antecedenti viaggi. Allora procederò al secondo stadio, cioè a delle speculazioni commerciali. Mi occorreranno delle case sicure a Singapore, Manilla, Shangai ed altri luoghi. Ho già assicurato lo stabilimento di una casa a Singapore. Sarà diretta da un uomo molto abile e mio vecchio amico. Se ella pensasse a slanciarsi in questa via, io ne sarei veramente contento, e bisognerebbe che ne parlassimo. Ci pensi ben bene. Io fin quì sono ancora al comando della divisione, ma sono di accordo col Govone e col Sella, il quale ultimo mi aiuta molto. Il Re mi fece chiamare di nuovo domenica ultima, e volle usarmi la gentilezza di farmi le più affettuose premure perchè rimanessi; durai qualche fatica a contenermi, perchè io amo profondamente il Re Vittorio Emanuele, ma stetti fermo, ed egli mi congedò amorevolmente non solo, ma consentì a mettere il suo nome fra i compartecipi della società mia per la costruzione del *Marco Polo*.

Le ho detto così quel poco che è necessario, perchè ella sappia in *quali acque navigo*. Rifletta ella alla posizione che vuol farsi nel mondo, e se si decide pel commercio e lungi dall' Italia ed associato in un modo qualunque con me, mi scriva che ne riparleremo. Io non potrò lasciare il servizio che fra due mesi circa —; oggi sono in permesso e potrei venire in Torino, se ella non potesse muoversi per ora. Appena terminato il permesso, chiederò la disponibilità. Il bastimento sarà probabilmente costrutto in Inghilterra, e ad ogni modo io non muoverò per le Indie che verso la fine dell' anno 1872. Come vede c' è tempo a pensare bene ed a decidersi. Mi scriva. »

« *Suo devotissimo amico*

« Nino Bixio. »

4. Nel 1870 e 1872 fu il generale Bixio due volte in Sicilia e per istudiarvi specialmente la questione dei vini, degli agrumi, dello zolfo e dei sali, allo scopo di farli concorrere al suo commercio; fu pure in molte altre provincie d'Italia, e non avrebbe tralasciato d'intraprendere un viaggio alle Indie, in China e alle Filippine, onde assicurare preventivamente i suoi scali di deposito per un facile scambio se non fosse stato costretto di attendere alla costruzione del bastimento. Intanto provvide affinchè in Messina presso il signor Giuseppe Simeoni, spedizioniere e rappresentante di parecchie società di navigazione si raccogliesse il campionario di tutti i prodotti italiani, dai quali sperava utile scambio con quei lontani paesi.

— Fu impresa colossale, seminata di difficoltà, cure, spese, umiliazioni, la quale non richiedeva meno d'un uomo autorevole, energico, sicuro di se come lui, per riescire; il solo campionario, per le ricerche e gli studi cui diede luogo, potrebbe fornir materia ad uno dei migliori volumi che interessar possano un'industriale, un economista; e sarebbe ancora di conforto per l'Italia, poichè invero tutti volontieri si prestarono ad assecondare questa convenienza, o necessità, fino allora intuita piuttosto che compresa.

Porgo in proposito alcuni interessanti criterii spigolati nei suoi scritti:

« Sarebbe singolare che le merci dell'Indo-China, passandoci oggi, dinanzi dirette in Inghilterra. Francia, Olanda, di là dovessero far ritorno a noi, e le stesse nostre produzioni per essere da noi esportate nell'Indo-China, dovessero continuare ad andare prima in Inghilterra o Francia, per rifare poi il cammino del Mediterraneo, confezionate secondo il gusto del mondo, con loro guadagno ed onore, ed a nostra vergogna senza sentire il risveglio che ci vien dato dal taglio dell'Istmo di Suez, e dai progressi dell' architettura navale. — Trattasi del bisogno di allacciare i nostri porti con quelli dell'Indo-China, fino a ieri più distanti per noi che agli Inglesi ed Olandesi, ed ora invece di molto più vicini: le produzioni di scambievole bisogno, i mezzi di trasporto non ci mancano: occorre solo dare una spinta perchè si attivi questo lucroso e privato lavoro.

5. « Da dopo che sono in aspettativa, mi sono dato corpo ed anima all'Impresa: vi sono molte tenebre a rimuoveré; ma devo e voglio riuscire Ho percorso testè la

Sicilia: ora mi apparecchio a visitare le Calabrie per darmi conto delle difficoltà, studiare il modo di risolverle e di convincere coloro che possono assecondarmi, poichè son queste le provincie a cui sono riservati i maggiori vantaggi dello scambio, sviluppando il movimento del capitale e dell'industria. Napoli e la Sicilia rappresenteranno probabilmente la poppa e la prora della mia nave. Finora fui a Napoli, Palermo, Trapani, Marsala, Girgenti, Siracusa, Catania, Giardini, Messina, e ora mi recherò a Reggio, Milazzo, Catanzaro, Cotrone e Cosenza.

« Espongo da per tutto il mio piano, sento le opinioni e tengo conto delle buone idee, correggendo le cattive; mi par di fare buona impressione; ma questi signori sono premurosi a parole, e tuttochè io li consideri migliori assai della loro reputazione, esistono delle buone case inglesi, tedesche ed americane, su cui conto più sicuramente.

« In queste provincie, una questione seria è quella dei trasporti dall'interno alla spiaggia di caricamento; i prodotti naturali perciò si sprecano e trascurano: anche il vino si porta quasi generalmente a dorso d'asino in bariletti, e credono che non si possa far diversamente. Occorrerebbe che si dessero le mani attorno per facilitare i caricamenti: a Trapani, dove hanno buone saline, vi sono i canali di comunicazione interrati al punto, ch'io vi sono rimasto a secco in una lancia assieme al barone Àdragna; così succederà degli *schifazzi* che portano il sale, ed è naturale che spesso i barcaioli getteranno il carico per liberarsi. — Avrebbero d'uopo d'una draga pei canali, di un rimorchiatore a vapore pelle saline di Marsala, e finalmente di un sistema di caricazione, con vagoni lungo la calata, per garantire ai vapori la priorità sui legni a vela, e assicurare almeno l'imbarco di 500 tonnellate al giorno. Se fosse possibile concentrare a Trapani anche il vino, lo zolfo ed i frutti, allora esso diventerebbe il mio porto unico in Sicilia, e sarebbe una vera fortuna.

« Marsala, cogli stabilimenti che ha, abbisogna del suo porto, ed a me parebbe il miglior partito ritornare all'antico, colmato da Giovanni d'Austria, e mantenuto tale dall'asineria nostra. Le cose sono ad un punto che neppure quelli del luogo sanno tutti che vi fosse un antico e gran porto, dove oggi si lavora la cosidetta *Salinella*. Credo che colla semplice escavazione sarebbe facile rifarlo; non ebbi però i dati come fosse rovinato. In direzione

Nord-Est, m'accorsi esistere una diga di qualche chilometro che permetterebbe un buon milione di metri quadrati di magnifico porto, sicuro e tranquillo, avente la sua bocca all' Est-Nord-Est.

« Lo stato della strada di Porto-Empedocle a Girgenti, che è la più importante della provincia, mi fece sbuffar d'ira: quel porto è in uno stato di vero assassinio. Negli alberghi un sudiciume ributtante. — Si lavora nel nuovo porto che avrà una superficie sicura e profonda di 9 ettari, e sarà corrispondente al bisogno. Quello di cui mi parve difettare il progetto, si è la caricazione economica; i bastimenti debbono poter ricevere le merci di poco valore a grandi quantità, e sopratutto in qualunque modo, presto. Ma questi criteri mancano spesso da noi, o per difetto di pratica industriale nei nostri ingegneri, o per prepotenza di associazioni operaie di facchini e battellieri nei porti!!!

« Mille ed una angheria d'ogni ordine di persone, che in un modo qualunque hanno a fare colla caricazione, col trasporto, col peso, coi magazzeni di zolfo, si verifica sfrontatamente a cominciare dalla miniera sino alla nave: tutti sono nell'abbandono, nella prepotenza; il proprietario in generale non si occupa delle miniere, dove si spende soverchiamente per una mala produzione. Il conduttore ruba lo zolfo nel trasportarlo; le osterie lungo via hanno organizzato un furto per cui i carettieri, passando, lasciano dello zolfo. A questi si fa un abbuono per la perdita lungo il tragitto, poi il magazziniere non abbuona il più per pagare il meno. — La verifica si fa di tal modo a magazzeno, invece che a bordo di battelli misurati, con garanzia dell' autorità. — Nel pagamento dei facchini, che trasportano poi lo zolfo dai magazzeni ai battelli alla spiaggia, lucrano il farmacista, il medico e chi sa quanti altri, e si spreca tempo, materia e spesa, mentrecchè si potrebbe passar direttamente a bordo. Inoltre le case di Girgenti che hanno banco in città e banco a Porto-Empedocle, non vendono direttamente all' estero, ma ad intermediari di Messina e Palermo — insomma la cosa non può esser peggio condotta. — Vi sono tanti intermediari che è un miracolo se rimase qualche cosa, e tutto questo non è solo un male materiale, ma un vizio morale.

« La spiaggia di Scoglietti presso Vittoria, ove pur ha capo notevole quantità di vino, è in una condizione deplorevole; fa duopo gettare i barili nell'acqua e rimor-

chiarli ai bastimenti con lancie di mare, ove il vino è vuotato in altre bottaccie d'ogni forma, entro cui quei di bordo fanno l'unificazione delle qualità.

« L'ancoraggio è pessimo.

« Siracusa è un sorprendente porto, stupendamente trascurato. — Se un bel giorno Iddio s'immischia nelle cose nostre, il meno che possa fare è di cacciarsi lungi dalle coste marittime e dai nostri più bei porti collo staffile: — *via dal mare chi non l'usa!*

« Le opere militari di Siracusa ed Augusta dei tempi spagnoli non servono più a nulla, e dovrebbero essere appianate: la potenza delle artiglierie d'adesso le annienterebbe subito, con irreparabile perdita dei difensori, mentre che l'esistenza delle zone di servitù militare è di grande impaccio allo sviluppo commerciale dei due porti. I municipi in iscambio potrebbero eseguire delle calate e qualche pennello, attraverso cui menar le merci sui bastimenti.

« Catania non sarà mai un porto, senza spendere perseverantemente molto, ma molto danaro, e senza buon criterio, attesochè Messina, Augusta e Siracusa congiunte da ferrovie, permetteranno imbarchi sempre più economici e comodi pella navigazione. Eppure in questi giorni la Camera ha votati 3 milioni, mentre rifiuta fondi all'arsenale di Venezia! — Questo porto fu molte volte distrutto dalla violenza delle burrasche, ma con tutto ciò l'illusione ferve, e la città si prepara a spendere mattamente somme relativamente favolose.

« La Sicilia dovrebbe far molto, ma non si spinge perchè capisce il governo molto più avanti di lei: il far la malcontenta le giova per strappare quanto è più possibile sulla spesa comune. L'impulso della mia faccenda sarà benefico e proficuo colà ed altrove, ma prima bisogna arrivare a saldare il primo anello, il milione pel *Maddaloni* e l'impianto; in ciò sta l'osso più duro: non mi pare incredibile riescire, ma è d'uopo che sia un fatto.

« A Palermo ebbi la compiacenza di sentirmi dire da uomini dei due mondi commerciali, come i signori Donner e Gardner « il suo affare riescirà e farà riflettere a molti, e taluni faranno con frutto ». — Orlando, d'intesa con Florio m'interessò col concorso anche del capitano Mattina, e più tardi del Florio stesso, per una società generale di Lloyd italiano, di cui io potrei esser capo: l'idea è buona, ma la mia impresa, se riesce, mira molto più in là; è nata con me, ed io mi sento fatto per lei. »

6. L'Italia con interesse non iscompagnato d'apprensione, come ebbi già a dire, assisteva ai progetti che Bixio fecondava col concorso di un minuto studio di tutte le risorse dell'Indo-China, comparato ai bisogni nostri. Ella era sicura d'altronde che ove il bisogno si facesse sentire, egli certamente non avrebbe mancato al suo posto di battaglia. Tutto ciò per vero dire se era atto a rassicurare i patrioti, non lo era egualmente ad inspirare fiducia negli speculatori, ai quali si rivolgeva per un'anticipazione di capitali, con azioni di lire *mille,* onde riprendere la ideata costruzione della nave a doppio tipo in ferro, con cui realizzare le sue speculazioni ed il suo generoso pensiero. In così fatti studi e negoziati corsero i primi mesi dell'anno 1870, e già numerosi amici ed ammiratori suoi, tra cui primo S. M. il Re nostro, (come si vide) avevano sottoscritto per simpatia verso di lui, circa metà delle azioni ch'egli richiedeva. Sarebbe fors'anco giunto a completarne il numero, ove il prorompere della guerra Franco-Tedesca, che diede possibilità alla spedizione di Roma, non avesse offerto al Governo occasione di chiamarlo in servizio per affidargli il comando della 2ª divisione di operazione, ch'egli accettò con vero giubilo dell'esercito e degli italiani. Si noti anche questa fra mille prove del suo disinteressato patriottismo: il commercio, tiepido patriota, e freddo calcolatore per ciò che riguarda la sicurezza delle sue speculazioni, pensando all'instabilità dell'opera del Generale, si astenne dopo la campagna dal prestargli ulteriormente il suo appoggio. I Genovesi principalmente si mostrarono poco persuasi ch'egli potesse riuscire in quella speculazione; e quindi, fors'anche perchè temevano che questa loro gloria potesse con ciò eclissarsi o scomparire, tranne gli intimi di Bixio, non sottoscrissero le azioni, e taluno di questi nel pagarne l'importo lo mise a dirittura in perdita. La Sicilia ed il Veneto furono le provincie che maggiormente lo coadiuvarono; il Piemonte lo sfuggì, in Lombardia le cose zoppicarono; d'altronde esso contava anche su altre sottoscrizioni dopo costruito il bastimento e compiuto il primo viaggio, quando ognuno avesse potuto persuadersi dell'utile dell'impresa. [1]

---

[1] Il 16 febbraio 1871 Bombrin, direttore della Banca Nazionale, Bellinzaghi sindaco di Milano, Emmanuele Fenzi, senatore del Regno, riunitisi con molti altri banchieri e capitalisti in casa Fazzari a Fi-

In marzo 1871 erasi posto quasi d'accordo col Governo per assumersi l'impianto della colonia italiana d'Assab, cosa a cui il Senato aveva fatto favorevole accoglienza, ma che poi venne abbandonata per altre considerazioni.

7. Sino allora non aveva raggiunto che il numero di 503 carature, ed ora riprendendo le pratiche sospese dalla campagna di Roma s'indirizzava ai suoi consoci con questa lettera:

« *Signore*

« Genova, 10 maggio 1871.

« Nello scorso anno mi sono rivolto a coloro che mi onoravano della loro fiducia e della loro affezione, ond'essere coadiuvato nell'intendimento di far costruire una nave, di assumerne la gestione ed il comando, per effettuare viaggi fra l'Italia e qualunque altro mare specialmente dell'Indo-China, ove si presenta al traffico, e quindi ai trasporti marittimi, nuova e, più che altrove brillante carriera.

Il mio pensiero trovò accoglienza ed incoraggiamento in guisa che fu tradotto in fatto compiuto mercè la sottoscrizione della convenzione destinata a regolare l'intrapresa, e a tutelare i diritti e l'interesse di tutti coloro i quali vi prendono parte.

Senonchè i sopravvenuti avvenimenti politici che ci designavano venuto il tempo di compiere il voto nazionale, m'imposero nel chiu-

---

renze, promisero il loro concorso al Generale; similmente sapeva che sarebbe stato coadiuvato da altre notabilità italiane, come Sandri, Maurogonato, Rossi da Schio, il Principe Giovannelli, Luzzati, Messedaglia, Lualdi, Papadopoli, Molinari, Cosmi, d'Afflitto. — Il conte Casati presidente del Senato, ed il Biancheri presidente della Camera dei Deputati, notarongli le immense difficoltà da superare atteso anche l'età in cui Bixio ormai era, che limitavagli il tempo e le forze. Il sig. Domingo Balduino, Direttore del *Credito Mobiliare* e concittadino suo, fu l'oppositore più deciso e quello che fece nell'animo di Bixio la maggiore impressione.

Il Ministro Castagnola diresse una circolare alle camere di Commercio ed istituti di Credito per informarli, che l'impresa aveva l'appoggio del Governo: e lo stesso Sella, Ministro delle finanze, scrisse particolarmente al Balduino sperando indurlo a pronunciarsi più favorevolmente nell'impresa di Bixio: ma questi non si smosse, e confermò costantemente la sua nessuna fiducia in quella col far registrare addirittura in perdita ogni versamento dell'unica azione da lui sottoscritta per pura convenienza.

dere la mia carriera militare, di ambire di concorrervi, e sono profondamente onorato e riconoscente di averlo ottenuto.

In oggi, rientrato nella vita privata, dedicherò tutte le mie forze all'attuazione e riuscita dell'intrapresa, e coll'appoggio ed il concorso dei miei connazionali, ho ferma fiducia di vederla prosperare.

Senza ritardo pertanto provvederò alla esecuzione della convenzione, e quindi vi prego, o signore, a termini dell'articolo ottavo della medesima, di effettuare lo sborso della vostra quota di partecipazione nelle Casse della Banca Nazionale, stabilimento di credito, o casa di commercio presso cui aveste la compiacenza di sottoscrivere, d'onde poi saranno trasmesse alla cassa di sconto in Genova, eletta a termini dell'articolo stesso, a riceverle in conto corrente. »

« Nino Bixio, »

8. Tant'era in Bixio il convincimento di destinarsi alla riuscita d'un grande avvenire nazionale, che non esitò punto ad intrattenere lungamente il Senato su quanto avrebbe favorito la sua marittima iniziativa, disvelando per tal modo chiaramente i bisogni da lui stesso sentiti: il che poi, se trascurato, in ogni tempo avrebbe impensierita e trattenuta la generalità dei nostri naviganti dall'imitare il suo coraggioso esempio. — Nei giorni 4, 30, 31 marzo e 1° aprile 1871, sotto forma d'interpellanza al Governo circa all'urgenza che la nostra marina approfitti e corrisponda ai vantaggi determinati dalla nuova corrente commerciale schiusaci dal bosforo di Suez, il Senatore generale additò i provvedimenti che riteneva propri ad affrettare questa impresa. Invocò egli il ribasso nelle tariffe di quel transito, ed accennò alla convenienza d'un accordo fra le potenze europee per riscattarlo dalle mani della Società proprietaria: nel tempo stesso fece palese quanto importasse assicurare le nostre relazioni coi porti esistenti lungo la via dell'Indo China mercè di case di commercio e di avveduti consoli nazionali, che garantissero facilità, sviluppo e garanzia ai nostri traffici.

Avvertiva egli che il taglio dell'istmo di Suez accorciò dal 48 al 68 per % la strada tra gli emporii d'Europa e quelli più importanti dell'Asia, cosicchè il Mediterraneo risultava il bacino di scambio fra le due parti del mondo, e per conseguenza i nostri porti presentavano posizione di grandi scali e stazioni di deposito interoceanico. — Ma per fare che l'Italia utilizzi e presto il provvidenziale stato

di cose, che le assegna il compito di avere i suoi mercati in diretta comunicazione con quelli dell' Atlantico e del Pacifico, ed animare lo scambio dei nostri prodotti coi prodotti greggi coloniali faceva duopo migliorare opportunamente le condizioni dei nostri approdi, sicchè intanto alcuni d' essi reggessero alla concorrenza che fanno Trieste e Marsiglia.

In previsione del grande sviluppo che è riservato alle nostre produzioni, e delle attività industriali che dovranno diffondere i prodotti greggi dell' Asia, per essere confezionati secondo le esigenze del consumo. Bixio consigliava un uniforme regime di attrazione commerciale che in tutti i nostri litorali offrisse franchigie doganali, comodità di deposito e speditezza d' affari, non dimenticando nemmeno la garanzia della più assoluta libertà di culto. Contemporaneamente richiedeva, l' avveduto marino, l' escavazione immediata di alcuni porti si da renderli accessibili alle grandi navi; in aggiunta a ciò, l' esecuzione dei più indispensabili lavori di garanzia, e l' impianto di scali di raddobbo e di approvvigionamento, sollecitando questi con premi ed altri incoraggiamenti.

In attinenza a ciò, mentre raccomandava al Governo anche perchè agevolasse la navigazione italiana, facendo eseguire l' idrografia del mar Rosso reputata incerta, avvertiva di non doversi badare a sacrificio pecuniario, purchè le Alpi non fossero più di alcun intoppo, onde dai porti della penisola nostra si potesse correre direttamente nell' Europa centrale, occidentale e settentrionale.

Coloro che desiderassero più estesi e minuti particolari su questo importante discorso del Generale, potranno trovarli negli *Atti del Senato* di quel tempo: a me basta l' aver rilevato dalle sue note il concetto intimo a cui s' inspirava la sua impresa, e come questa mirasse veramente alla grandezza della patria nostra, col trascinarla a commerci lontani che ne favorissero la produzione e l' industria interna, ossia la ricchezza dopo ottenuta la indipendenza.

9. Il 13 giugno 1871 ottenne dal Governo di essere collocato definitivamente a riposo, e da tal momento riprese il suo progetto a senso del seguente patto, abbozzato dall' avvocato Tito Orsini l' anno precedente, e ritenuto buono dai pareri del ministro Sella e del commendatore Rubattino e di altri amichevolmente consultati in proposito:

Convenzione di associazione

in partecipazione per la costruzione, e successiva navigazione di una nave a vela con motore ausiliario a vapore, sistema così detto misto destinato ai mari dell' Indo-China.

Il generale Bixio, nell' intendimento di far costruire una nave, e di assumerne la gestione ed il comando per effettuare i viaggi fra l' Italia e qualunque altro porto o scalo d' Europa, colle isole Filippine e qualunque altro mare, e specialmente dell' Indo-China, ove si presenta al traffico e quindi ai trasporti marittimi nuova e più che altrove brillante carriera, si è rivolto a coloro che l' hanno onorato della loro fiducia e della loro affezione, onde lo coadiuvino come partecipi nell' intrapresa. Ed avendo riportato l' adesione, si è proceduto alla seguente convenzione.

Artcolo 1° — Il generale Nino Bixio assume di far costruire una nave in ferro a sistema misto, di grossa portata ed atta ai bisogni ed alla utilità dell' intrapresa nel più breve termine possibile, e preferibilmente in un Cantiere Italiano, sempre che quivi possa ottenere eguali condizioni di celerità e di economia nella costruzione.

Egli ne avrà esclusivamente la gestione ed il comando, sia in terra che in navigazione, con facoltà, ben inteso, di dirigersi o raccomandarsi alle Case a lui meglio viste. Egli ne formerà l' equipaggio, procederà ai contratti di noleggio e a qualunque altro atto occorrente, rivestendo contemporaneamente, e riunendo in se la qualità di unico Amministratore, in cui si dichiarano comprese le qualità di armatore e Comandante la nave medesima.

Articolo 2. — La nave è destinata ad essere noleggiata, epperò è in massima vietata qualunque speculazione per Conto Nave.

Soltanto è fatta riserva di potere all' avvenire, e col consenso della maggioranza dei partecipi, impiegare in qualche operazione per Conto Nave una parte dei profitti dei noleggi, senzachè in alcuna circostanza i partecipi siano mai obbligati a concorrere per qualsiasi sborso a questo oggetto, dovendosi nelle speculazioni impiegare soltanto le somme che gli saranno destinate sui profitti dei noleggi.

Le merci sociali saranno esenti da Nolo e da Cappa.

Articolo 3. — Le partecipazioni sono fissate a Lire Mille ciascuna, ed il loro numero risultante della sottoscrizione alla presente Convenzione determinerà il montare totale della associazione, e da

questo montare totale dipenderà definitivamente lo stabilire la portatà della Nave, e la forza ausiliare del vapore.

Però appena raggiunta la sottoscrizione di N 500 azioni di partecipazione, l' associazione s' intenderà conclusa, ed il generale Bixio intraprenderà immediatamente la costruzione.

Alla nave sarà formata competente colonna.

Articolo 4. — Per il comando della Nave il generale Bixio avrà lo stipendio di L. 500 mensili, ed inoltre la cappa al saggio del 10 $^0/_0$ sul montare dei noli.

Per la gestione avrà la commissione del 5 $^0/_0$ sui noleggi.

Articolo 5. — La nave dovrà essere assicurata a tempo, e quando vi venga accettata, dovrà farsi ammettere in altra delle Compagnie di associazione mutua stabilite in Genova.

Sarà pure assicurata dall' incendio durante la costruzione.

Articolo 6. — Il Gestore dovrà render conto ai partecipi al fine di ogni campagna, la quale abbraccia il viaggio di andare e di ritorno in Italia, qualunque dipendente da diversi noleggi. — Nel caso che la nave effettui viaggi intermedi o per altre destinazioni senza ritornare in Italia, il conto dovrà essere reso alla fine d' ogni anno.

Articolo 7. — Come il general Bixio conserva il suo domicilio in Genova, così è fissato in questa città il luogo d' armamento ed il domicilio elettivo per tutto quanto riflette l' associazione, ed ogni dipendenza della medesima.

Articolo 8. — Lo sborso delle rispettive quote sarà fatto dai partecipi per un terzo, tostochè sia raggiunto il numero delle 500 carature, per altro terzo a scafo ultimato, e pel rimanente terzo compiuto l' armamento.

Le somme saranno versate dai sottoscrittori alla Cassa di sconto in Genova in conto corrente, in capo dello stesso generale Bixio, e dietro avviso dello stesso a termini delle rate sovra stabilite.

Articolo 9. — In caso di guerra nazionale, sulla proposta del generale Bixio sarà nominato un capitano al comando della nave, durante il tempo in cui egli presterà servizio militare.

Sarà pure nominato un armatore, però non è escluso che la stessa persona possa rivestire le due qualità.

La nomina sarà approvata o fatta a maggioranza di voti dai compartecipi.

Ultimata la guerra, il generale Bixio riprenderà il comando della nave, e tutte le altre sue funzioni ed attribuzioni.

Articolo 10. — L'associazione è durativa per tutta la vita della nave in stato di navigabilità,

Articolo 11. — I voti dei compartecipi per tutte le deliberazioni occorrenti, saranno raccolti per sottoscrizione alla proposta che verrà fatta dal gestore.

Il generale Bixio è obbligato a tenere regolare scrittura di tutta la sua gestione.

I conti dei viaggi annuali saranno trasmessi per copia a singoli compartecipi nei loro risultati finali o bilancio.

Saranno però i partecipi in facoltà di richiedere comunicazione delle carte e libri all' appoggio.

Le deliberazioni saranno riportate ed inserite in apposito registro.

Articolo 12. — Il generale Bixio non potrà esser rimosso dalla sua carica di Gestore con tutte le attribuzioni che vi sono annesse per il comando e direzione della nave.

Se ciò potesse aver luogo, avrà diritto ad una congrua. indennità, oltre il rilievo delle sue partecipazioni.

I participi che per qualsiasi motivo ed in qualunque tempo, volessero cedere le proprie carature, dovranno avanti tutto avvisarne il Generale, il quale avrà diritto di preferenza, dichiarando di volersi rendere cessionario egli stesso, a prezzo di perizia.

10. Riconosciuto impossibile di ottenere dai cantieri italiani la costruzione della sua nave a condizioni convenienti, nell' estate 1871 si recò in Inghilterra, ove l' offerta presentava notevoli vantaggi e risparmi. Ricercò anzitutto una nave in vendita adatta al suo traffico, ma alla difficoltà aggiungendovi il costo troppo superiore a quello della costruzione di un tipo di sua scelta, invitò parecchi costruttori a fargli le loro offerte. Ecco come esso significava ciò alla moglie.

« 13 agosto 1871.

Sono ritornato a Londra ieri mattina da New-Castle dove sono stato due giorni, altri due giorni sono stato a Sunderland, poche miglia distante da New-Castle — ho veduto con Casella e un socio della casa Evangelisti tutto quanto poteva vedersi in cantieri e bastimenti. Nulla ho trattato a fondo, perchè le domande sono superiori al costo delle costruzioni d' un 10 a 15 p. %. Sono ritornato a Londra deciso a dirigere la domanda di costruzione a vari costruttori dei migliori, e nei vari porti d' Inghilterra. Credo che in 7 mesi

potremo avere il vapore pronto o poco più, e l'avremo meglio e più adatto al nostro traffico, È dunque una cosa decisa. — Casella è nella stanza attigua che lavora al disegno del bastimento, come io lo desidero: la visita fatta nei vari cantieri di Londra, di Sunderland, e di New-Castle mi avrà giovato per tutte le nuove applicazioni che abbiamo potuto vedere nei vari bastimenti, e fra pochi giorni potremo diramare la nostra domanda in modo da scegliere la migliore offerta . . . .

Il signor Andrea Leslie Direttore e proprietario da una officina di costruzione a New-Castle, e più precisamente a Gateshead, sobborgo di Hebburn on Tyne (pel qual signore Bixio era stato anche favorevolmente predisposto a Genova dal sig. Edoardo de Thierry) fu il preferito. L'apparenza franco e cortese, e la versatilità del Leslie in cose marittime, esercitarono subito e mantennero in appresso un'influenza di cui il Generale stesso si sorprendeva, come trovasi scritto nel suo diario: « È singolare come quest'uomo mi affascina, m'incanta e mi trascina, nè so dir perchè!! »

Le prime intese ebbero luogo a Londra, trattando un vapore modello *Pascal* di 38 m. sterline: ma recatasi a New-Castle preferì un tipo *Neera* che invece ne importava 43,500; il contratto fu steso e firmato a Wallesend, nella villa del sig. Leslie; la nave doveva portare almeno 3000 tonnellate, ed esser ultimata in nove o dieci mesi. — Prima della firma, avendo il generale Bixio espressa qualche preoccupazione pel pagamento dell'ultima rata di sterline 8700 scadibili alla consegna del vapore, fu tranquillato dalle cortese promessa del costruttore, di ricevere invece delle sue cambiali rinnovabili dalla Casa che lo rappresentava a Londra, di tre in tre mesi, dichiarando il signor Leslie che perciò rinunciava anche ad ogni interesse e che le avrebbe tenute in portafoglio un anno, fidando pienamente in lui.

Ecco quanto in proposito del contratto col Leslie scrisse quel giorno nel suo Diario:

« 22 settembre 1871.

Gli faccio dire dal Bosco che sceglierei questo tipo del *Neera* se egli ribassasse alquanto il prezzo — mi mostra allora il suo registro particolare da cui copio gli elementi seguenti:

Neera lunghezza 330 piedi inglesi
H. P. larghezza 34 » »
profondità 26 » immersione 21 piedi.
tonnel. B. M. 1903 tonn. spiazzamento tonn. 4460.
» grosso 2166 » carico diverso 4800 fino 3318 tutto compreso.
» netto 1691 » prezzo ridotto 43,500 con la lancia a vapore!
velocità miglia 11,43 — il consumo dopo fatto i calcoli reputa che sarà 15 tonn., ma crede prudente non garantirlo che da 16 a 18 tonn.

Veduti questi dati e fatto il computo sui noli e spese diverse che importerà, mi decido a chiedergli se mi consente un anno di tempo al pagamento dell'ultima rata che da 5 viene a 8700 sterline, con cambiali mie accettate dalla mia casa di Londra a 3 mesi, rinnovabili fino all'anno e coll'interesse d'uso; io potrei scegliere questo tipo. Egli accetta con parole lusinghiere per me; accetta le mie cambiali ad un anno senza interesse e dichiara che le terrà in portafoglio, non avendo bisogno di denaro ed avendo piena fiducia in me. — Ringrazio e lo prego di far redigere il contratto subito in modo ch'io possa rientrare a Londra in giornata; egli fa redigere un nuovo foglio che sottoscrivo verso le 12 meridiane.

Sia benedetto questo giorno e quello in cui potei esaminare i suoi lavori. — Dopo la firma facciamo colazione da lui in famiglia, ed all'1,20 partiamo dalla stazione prossima dalla sua casa di Wallsend per New-Castle. Alle 2 partiamo da New-Castle per Londra, dove arriviamo alle 10 $^1/_2$ con alquanto ritardo. Rientriamo a Zena-Lodge e troviamo Evangelisti sulla sua porta di casa che ci aspettava, incerto di che cosa avevamo fatto. — Casella era pure preoccupato. — Bosco aveva telegrafato che Casella sarebbe soddisfatto, e questi temeva che io avessi mandato tutto a monte. — Narrato che ebbimo, tutti loro furono contenti e noi pure. Pranzammo allegramente: in viaggio mi tormentò un forte mal di capo, ma potei dormire, e passai la notte benissimo. Così finì questa bella giornata in cui conclusi un affare che mi dà il modo di avere una bella parte nel bastimento col guadagno dello stesso nell'anno. Leslie dà un bastimento della portata di mille e più tonnellate maggiore del *Pascal* e mi obbliga al solo versamento di $^4/_5$ del costo — cioè di 34,800 invece di 38,000 pel *Pascal*, e di 43,500 pel presente *Neera*. — Il guadagno di un solo anno mi permette di pagare di mio 178 mila lire, cioè 48 mila lire meno del totale: questo si chiama un affare — sia benedetto Iddio — . . . . Sia lodata la Provvidenza e che mi lasci in vita e sano.

11. Quantunque le sottoscrizioni non fossero ancor chiuse, il Generale prevedeva allora che sarebbero salite a 700, corrispondenti ad altrattante migliaia di lire italiane, dalle quali doveva sottrarsi la differenza pel cambio dell' oro che era allora elevatissimo. A colmare il di più occorrente pella costruzione della nave, e quindi pel suo armamento, calcolò: 1° sulla dilazione anziriferita per le 8700 sterline pagabili dopo un anno dalla consegna del vapore, cui contava provvedere coi ricavi dei noli del primo anno: 2° Sopra un istituto di credito italiano, col quale era in trattative per un prestito di 450 m. l. occorrenti per l' armamento della nave; più 300 m. l. necessarie onde coprirne l' importo di costruzione, per le quali apriva coll' istituto stesso un credito personale sopra altrettante compartecipazioni assunte in nome proprio. (Vedi Scrittura Privata pag. 27).

12. Alla sua nave, come ben si vide, egli intendeva conservare il nome di *Marco Polo* destinatole nel 1857; ma s' arrese al consiglio d' imporle quello della principale vittoria da lui ottenuta sopra stranieri, onde le fosse auspice sul mare di quel che riuscì la giornata di Maddaloni per l' unità della patria. — Avrebbe anche voluto chiamarla *Famiglia,* oppure *Riccarda,* ma la tema che quei dolci nomi potessero essere pronunziati aspramente da marinai o nei porti, gli fece dar la preferenza al nome di *Maddaloni,* per ragioni che ho detto. — Ecco una lettera che a questo punto verrà letta con interesse:

« *Cara Adelaide*

« 26 settembre 1871.

« Il contratto l' ho firmato il 22 corrente a New-Castle col costruttore Leslie — non è più il tipo *Pascal* della portata di 2600 tonnellate, ma un altro della portata di 3600; sarà un bastimento che darà a me un 150 mila' lire l' anno di netto — ho trovato il modo di avere un 250 azioni in Inghilterra e di rappresentarle io stesso: il bastimento costerà *un milione e due mila franchi* (?) e sarà magnifico; vedi che non ho perduto il mio tempo — oggi posso credere d' avere il modo di far tutto questo e fatto in modo che non mi possa sfuggire: quello che non è ancor fatto oggi, lo sarà presto nel modo che ti dirò — Ho già fatto venire da Genova 130 mila lire che saranno pagate in questi giorni per prima rata al costruttore; il rimanente si farà in altre 4 volte: il tempo in totale necessario alla costruzione sarà di 9 a 10 mesi. Pel nome ho ben ri-

flettuto che non sia conveniente di chiamarlo come io voleva *La Famiglia* — lo chiamerò *Maddaloni* in memoria del fatto d'armi del 1860 — è un pensiero venuto all' Evangelisti, e tutto ben considerato l'ho accettato, — la ragione principale è questa, ed è che il bastimento può avere delle ragioni a far valere in tribunale, e non voglio che il nome più sacro sia mischiato in litigi d'affari. — *Maddaloni* è per chi lo vuol sapere un nome che ricorda un fatto decisivo per l'unità d'Italia: — e per caso fortunato il nemico ch'io combatteva quel giorno era straniero, e comandato da uno straniero. [1] Dunque è deciso. Penso che tu sarei d'accordo con me . . . .

13. Dopo aver provveduto alla costruzione della nave, si recò in Italia ad assestare le cose in modo da poter iniziare la sua navigazione per l'autunno 1872. Sollecitò a Roma ed a Firenze le trattative pell' imprestito che gli era necessario, e cercò di allogare qualche nuova carattura. Inoltre trattò ed ottenne dal Governo la concessione d'una cava di salgemma in Calabria, e fu nuovamente in quella provincia ed in Sicilia, per esaminare altri giacimenti di sale minerale e di zolfo assieme all' ingegnere geologo Parodi, mentrecchè emanò i suoi provvedimenti pel concentramento Messina presso la casa Simeoni, del campionario che doveva fissare le basi del nostro scambio commerciale col luntano oriente.

14. Intanto lo scafo del *Maddaloni* andava prendendo forma sotto la sorveglianza del Casella, del De-Amezaga [2] e del sig. Lombardi, ex contabile della nostra real marina scelto da Bixio a commissario di bordo, ai quali non tardò ad aggiungersi egli stesso per sorvegliarne attentamente la costruzione, scegliere i materiali e determinare sulle varianti di convenienza. — Sul principio la costruzione procedette regolarmente, ma ben presto accadero gli scioperi alle miniere di ferro e cave di carbone fossile, i quali afflissero l'Inghilterra nel 1872, ed esercitarono il lora contracolpo anche nelle costruzioni in corso: tuttavia

---

[1] A Maddaloni Bixio battè Van-Mechel che aveva con sè un corpo di 3200 Svizzeri. (V. *Patria e Famiglia*, pag. 29).

[2] Lo stesso Carlo De-Amezaga, tenente di vascello della nostra real marina, che richiamato poscia in servizio, fece rispettare la nostra bandiera e concorse in favore dell'umanità di contro gli internazionalisti bloccati in Cartagena: fu più tardi capo del gabinetto del ministro Saint-Bon, e Deputato di Genova al Parlamento.

parve in quest' incontro che quel contratto fosse molto favorevole al Generale, dappoichè il sig. Leslie esibì rescinderlo, dandogli il compenso di 10 m. l. sterl. che Bixio ricusò. — Allora forse nacque nel costruttore il pensiero d'indennizzarsi della perdita cui si credeva esposto. Avendo conosciuto il suo committente per uomo vago di progresso e di perfezione, con molta cura andò suggerendogli successivi miglioramenti ed aggiunte utili pella nave in costruzione, inducendolo ad acconsentirvi anche coll'offerta di un altro credito fiduciario di una somma corrispondente a 325 m. l. al solo 6 p. % sopra la semplice garanzia di un numero non inferiore di azioni sulla nave. [1]

Così oltre ad un aumento di mille tonnellete sulla portata primitivamente stabilita, con cui calcolava poter riparare all'imprevveduto delle tariffe allora aumentatesi pel passaggio dell'Istmo di Suez, egli acconsentì che fossero commesse alla reputata fabbrica dell'ingegnere Maudaslay e figli a Londra l'elice e la macchina, ordinazione che diede poi causa o protesto ad inconcepibili e disastrosissimi ritardi, che compromisero assai gli interessi della impresa italiana senza possibilità d'indenizzo.

15. Per dare al lettore una sicura nozione dei pensieri e delle cure del Bixio durante la costruzione della sua nave, valgano alcune corrispondenze inedite selative a quell'epoca, corrispendente che come tante altre mi furono gentilmente comunicate dalla sua famiglia e da amici suoi.

« *Cara Adelaide*

« Napoli 30 marzo 1872.

« Sono giunto ieri da Palermo nel peggior momento, poichè a Napoli non si fa nulla sino a mercoledì. [2] In Sicilia ho speso quasi un mese a far quello che da noi si farebbe in una settimana: qui dovrò stare chi sa quanto! Vi sono dei momenti che manderei al diavolo i campioni ed il pensiero di essi: ma come fare? conviene che io mi freni, e mi rassegni anch'io ad essere del mio paese . . . . Sarebbe davvero grossa che nemmeno alla fine di aprile potessi partire! Mi sento il caldo alla faccia nel pensarci solo . . . . . In Si-

[1] Onde lasciar competente cauzione per questa somma, indipendentemente dall'amministrazione, fu convenuto che il Generale assumesse in conto proprio altre 390 azioni, che il sig. Leslie dichiarava gradire in deposito, per semplice formalità amministrativa.

[2] Erano le feste di Pasqua.

cilia ho fatto bene, e tutto quanto si poteva. Dalle lettere che ricevo direttamente, e da quelle che Carlo Ramorino mi ha comunicate per estratto, vedo che la cosa promette assai bene; ma quando sarà finita potrò dire d'aver fatto una cosa ben difficile, ben pericolosa, ben lunga! »

« Nino »

Com'egli per qualche tempo fosse lusingato da favorevoli indizii lo accerta il seguente brano di lettera:

« *Cara Adelaide*

« New-Castle 31 ottobre 1872.

« Le cose mie vanno benissimo: il Leslie mi ha confermato il credito che mi aveva detto verbalmente: mi dà 325 mila franchi a fiducia ed al solo 6 p. $^0/_0$ d'interesse: in Italia mi prenderebbero 300 volte la pelle! sono così in tutto al coperto e sicuro. Tieni tutto questo per te sola; tu puoi esser ben tranquilla chè ormai la cosa mia è ben solidamente costituita.

Il *Maddaloni* è in grande attività oggi, ma la macchina è in ritardo; noi non andremo in mare che verso la fine di Novembre. Io non so al momento in cui scrivo — ore 6 ant. se dovrò venire a Genova per regolare definitivamente colla *Internazionale* le cose che abbiamo insieme. — Ho scritto ad Orsini, e gli manderò oggi taluni documenti: mi occorrono alcuni giorni per mandare gli altri; se dovrò venire, ciò che non desidero, te ne avvertirò. Dico che non lo desidero, perchè sono stanco di farmi discutere dal colto pubblico, che mi chiede sempre quando sono pronto e quando parto. Se non fosse così, tu comprenderai come verrei sempre volentieri: ma è un tristo periodo questo che passerà presto . . . .

Contemperando coll'affetto i dolori, ecco come si esprimeva nn'altra volta:

« *Cara Adelaide*

New-Castle On Tyne 4 novembre 1872.

Casa mia, casa mia, per piccina che tu sia, tu mi sembri una badia!..... e ben diceva quel valentuomo di Giusti. — Vedi la differenza, sono, al momento in cui scrivo, le 4 ant. e sono quì solo nel mio studio: — studio o camera da lavoro per noi, dove mangiamo o scriviamo tutti insieme, e dove ci servono gente che non conosciamo,

e coi quali abbiamo il solo legame del danaro che loro paghiamo settimanalmente. — Fra due ore una maga qualunque mi porterà una tazza di cattivo caffè, e sarà la sola persona che io vedrò sino alle 8, ora in cui i miei mettono fuori il naso. Di tutta questa gente di casa cosa importa a me? che cosa interesso io a loro?! — Sono uno straniero che credono ricco, e mi servono pel danaro che loro do. — Vedi che differenza con casa mia! Ma lasciamo le malinconie ..... D'altronde la mia presenza qui non è dirò indispensabile, ma utile: — siamo al momento in cui i lavori del *Maddaloni* procedono con molta prestezza, ed è necessario determinare un'infinità di cose diverse, cose che ognuno intende in modo diverso, ed è necessario essere presenti se non si vogliono ritardare i lavori per chiedere istruzioni, — istruzioni mie, che prenderebbero un tempo lungo a giungere sul luogo se mi trovassi lontano ..... Lo scafo del *Maddaloni* sarà pronto in dicembre; — in quanto alla macchina mi pare un affare lungo ancora: — è vero che oggi gli scioperi sono cessati, ed i prezzi dei ferri sono discesi di tanto da lasciar sperare che ogni cosa potrà seguire come all'ordinario: — ma il tempo perduto non lo si acquista più, e quello che non è fatto bisogna pur farlo .....

Ed in altra occasione:

« Lascia che io ti ringrazi dell'affettuosa tua del 9: mia cara, non mi essere mai avara del tuo affetto, e quantunque lo sappiamo, pure è più bello dircelo, mia buona e cara Adelaide. Tu lo sai, io non ho ormai al mondo altra cosa cara che voi di famiglia, e tu sei il cuore della casa. — Grazie adunque delle tue parole affettuose, e sii pur certa che mi giungono sempre tanto care.

Questo benedetto *Maddaloni* che non si vara mai, mi annoia in modo tormentoso ..... e tutto questo tempo io lo misuro con impazienza. Pel pubblico che giudica sempre superficialmente, essere in cantiere vuol dire essere indietro, e questo è quello che mi cruccia per mille ed una ragione. Ma tutto questo finirà; non si giunge a sponda senza navigare, ed è pretensione strana quella che tutto debba essere facile e piano. »

Non è meno interessante il seguente brano che parla ancora della vita di lui lontano dalla famiglia:

« Dirti come io vivo a New-Castle, sarebbe inutile; certo non bene. Mi sono allontanato dai miei impiegati, perchè mi disturbavano colle loro esigenze di tavola — io sono solo. — Il lavoro di carteggio ed altro si fa sempre in comune, in un saloncello della casa dove abito col dispensiere che mi fa la camera e da mangiare. La giornata la passo a bordo del *Maddaloni*, e spesso mi mordo le dita dalla rabbia, pel poco che si fa in paragone del molto che si dovrebbe fare. »

Costretto a soffrire continui ritardi e dilazioni per l'allestimento della nave, scriveva da New-Castle alla moglie il 13 dicembre 1872:

« I lavori dello scafo del *Maddaloni* procedono abbastanza regolarmente, ma quelli della macchina sono ancora in ritardo nelle officine a Londra! Ieri pranzai per la seconda volta dal sig. Coote, nipote e socio del sig. Leslie, e seppi da lui che finalmente un capo officina di Maudaslay era giunto a New-Castle, e che fra uno o due giorni si comincieranno taluni lavori pel collocamento dell' elica che è in cantiere da qualche giorno, e che non si era collocata per mancanza di alcune parti dell' intero sistema, parti che si erano annunziate spedite, ma che in fatti non lo furono. — I signori Maudaslay sono carichi di lavoro e perciò ritardano tutto e tutti. Il sig. Coote mi disse che questo mese il *Maddaloni* non potrà essere varato in causa delle molte feste! [1] che non saremmo pronti della macchina che verso la prima quindicina di marzo. Evidentemente passeremo tutto marzo in Inghilterra! Saranno così 18 mesi invece di 10! cosa te ne pare? È stata una cattiva stella quella che ci ha guidato in questa benedetissima scelta della casa per la costruzione della macchina.

È una delle poche volte che Maudaslay ritarda sui lavori in questo modo, e questa volta ci sono caduto io! . . . . . spesso mi prende una stizza che certo non mi rende l' uomo migliore. — Quello

---

[1] Ognuno sa che in Inghilterra non si lavora affatto in giorni di festa: il sig. Leslie spiegava il suo fanatismo religioso al punto d' essere quel che si direbbe da noi un bacchettone: in tali giorni se per avventura alcuno avesse voluto parlargli d' affari, metteva fuori una Bibbia, l'apriva e non rispondeva, volendo indicare che Dio impone di rispettare le feste.

che consola si è che il *Maddaloni* è riuscito così bello, come è difficile averne uno migliore. Casella è stato attento ad ogni minima svista, e devo esser proprio contento di lui. Ma tutto questo non è visibile che agli intelligenti ed a coloro che possono vederlo: pel pubblico deve essere un mito! io vivo d'un umor furiboudo, perchè mi pare che questo ritardo così prolungato mi espone al sarcasmo di un pubblico incapace di giudicare delle vere cause del ritardo, e non so trovar calma! . . . . . Io sono riuscito al miracolo di raccogliere un milione e mezzo non avendo nulla; ma di pensieri e di crucci mi sono invecchiato di 10 anni! Però non si riesce a far qualche cosa al mondo, senza grandi difficoltà, ed a superare queste difficoltà è necessario lottare e lottare sempre! Avrò così merito maggiore. Della combinazione finanziaria aspetto da un momento all' altro la conferma, e non può mancare, perchè ho accettato quella che mi si è proposta dall' Orsini e dai fratelli Balduino. »

Quanto alle sue operazioni finanziarie eccone un altro cenno tratto da una sua lettera del 16 gennaio 1873:

« Giungendo a Parigi, credeva trovarci le comunicazioni della Banca che aspetto da un mese, dopo che questa ha accettate in massima le proposte Orsini-Balduini, ma non ho trovato nulla! E pazienza ancora! — Un rifiuto non possono darmelo, ma evidentemente ho alla Banca Internazionale degli avversari! Si servano pure! Io passo il mio tempo in angustie, ma e legge del mondo questa, e che conosco da un bel pezzo! Quanti anni non ho io aspettata te, mia buona Adelaide? Non si fa al mondo cosa importante senza lotta e difficoltà — ed io sono temprato alla prova. Non ti preoccupare per questo, le vincerò ad ogni modo, siine sicura. Balduino mi ha dato la sua parola e non può mancarmi. Forse la crisi Bancaria che si è aggravata a Genova, non è estranea ai ritardi che io trovo. Orsini disse a Bruno che si teneva sicuro della riuscita; con lui erano i due fratelli Balduino, e non è possibile che il loro *sì* diventi per mal talento d'altri un *nò*. Mi faranno sbuffar d'ira, ma finirà lì. Aspettiamo adunque con fiducia.

A precisare meglio le angustie in proposito, è notabile la seguente lettera diretta al sig. Edoardo Bruno, suo cugino e suo procuratore in Genova:

« *Caro Bruno*

« New-Castle 30 gennaio 1873.

« Sono a New-Castle da ieri mattina. Partii lunedì 27 da Bruxelles deluso dalla speranza di ricevere il telegramma che mi annunciavi il 25. Forse io intesi male, in ogni modo ho qui trovato un tuo telegramma, e spero nella tua convenzione che sabato prossimo la trattazione del mio affare alla *Banca Internazionale* sia per avverarsi. Null'altro che attendere dunque sabato! Il varo del *Maddaloni* dovrebbe aver luogo il 15 febbraio. Ma io non l'aspetto che alla fine del mese! Oggi stesso scrivo una lettera di protesta al costruttore Leslie, perchè malgrado una sua promessa scritta, io potei convincermi ieri, ispezionando i lavori, che sarebbe necessario raddoppiare almeno gli operai. L'elice è a posto, ma taluni lavori, non meno indispensabili ad un bastimento che deve vararsi, non sono al punto di essere facilmente ultimati.

Che fare? tutto quello che potrò ottenere sarà il rimborso delle spese che si stanno facendo per aspettare, e su questo posso contarci — ma sarà tutto! Evidentemente noi non partiremo dall'Inghilterra prima del maggio! . . . Nuovi guai sono oggi in piazza, a causa del carbone! Insomma mi e toccata la più brutta epoca dell'industria Inglese. Io sono tutto moto, ma ciò non mi porta avanti di un pollice. Quanto ai fondi che hai presso di te, aspetto sentire l'affare concluso alla banca per dirti di versare tutto alla stessa, ma ti scriverò . . . .

Fammi il piacere di vedere Adelaide e di metterla in regola per la riscossione della pensione . . . . . Scusami se ti secco troppo, ma le circostanze particolari mie sono troppo eccezionali, e tu sei buono per iscusarmene. »

« *Tuo*

« N. Bixio. »

Non saranno superflue qui anche le seguenti lettere tra il generale Bixio ed il sig. Leslie, per intendere ancora meglio l'ansia febbrile e le circostanze che lo contrariarono nell'ottenere presto il varo del *Maddaloni.*

« *Sigg. A. Leslie e Comp.*

« Hebburn 30 gennaio 1873.

« *Cari signori*

« La visita di ieri ai lavori del nuovo vapore *Maddaloni* nel cantiere mi guidò a questa precisa conclusione: il vapore non può

esser pronto pel varo alli 15 febbraio p. come scriveste li 15 corrente all'indirizzo del sig. Evangelisti.

Inoltre il ritardo nella consegna della macchina che allegate per scusare tale inattività, mi suggerisce le seguenti osservazioni: i signori Maudaslay non essendo stati in grado di consegnare le macchine all'epoca fissata in contratto, dichiararono che lo avrebbero fatto al successivo Natale. Questo termine spirava in dicembre ultimo; essi dichiaravano al signor De-Amezaga che occorrevano loro altre sei settimane, e il capo della vostra Casa confermava tal dichiarazione al suo ritorno da Londra.

Non era ancora spirato questo nuovo ritardo, ed altre sei settimane si richiedevano ancora! È chiaro abbastanza che quì non c'è ombra di progressione, e cotesti signori si curano poco o punto di mantenere i loro impegni.

È pure evidente che voi non spiegate i lavori nel cantiere verso il varo, solo a giudicarne dai pochi operai a bordo, come se foste sicuri che altri ritardi si minacciano oltre quello annunziato.

In presenza di questi fatti io sono costretto di chiamare la vostra attenzione alla difficile posizione che mi vien fatta da questi successivi rinvii che hanno luogo dopo l'agosto scorso.

Tormentato dai soci in Italia che fanno premura per tale ritardo, quantunque non voglia far male a voi, pure sento mio dovere di sottoporvi che un ulteriore ritardo (senza dire ora delle forti spese alle quali fui costretto per impegni presi in armonia coi termini del vostro contratto) non può a meno che aumentare il pregiudizio dei miei interessi, ed a farvi responsabili per esso al finale pagamento. — Sono ecc.

N. Bixio »

Specialmente in proposito dell'inesplicabile ritardo alla consegna della macchina, si espresse con le seguenti sollecitazioni:

« *Signori*

« 22 febbraio 1873.

« Fui ieri assai addolorato della informazione recatavi dall'ingegnere dei sigg. Maudaslay riguardo al nuovo ritardo che occorre nello allestimento delle macchine del *Maddaloni*. È troppo chiaro che non è da far più calcolo sulla loro veracità, sia che cotesti signori non siano in posizione di valutare il tempo che richiedono i

lavori, sia che abbiano nella loro linea di condotta la espressa intenzione di fare inganno.

È pur vero, posso spiegarmi il lungo ritardo colla incerta posizione dei mercati inglesi e col male fatto dagli scioperi; ma non vi è scusa che tenga pel loro ripetuto e simultaneo mancar di parola in tal guisa.

Non posso credere che non vi sia nelle leggi inglesi il modo di farsi render ragione, e per quanto mi diciate che essi son fuori del vostro contratto, io vi scongiuro caldamente a far del vostro meglio per por fine a questo stato di cose, che non posso più sopportare perchè mi fa perdere danaro in più vie, ed anche mi mette in una luce ridicola dinanzi ai miei azionisti e concittadini.

Confido che vorrete accordarmi questo favore e mi dico

Vostro devoto

NINO BIXIO.

E senza più a documentare con qual lentezza progredirono le cose per parte dei costruttori, basti notare che tuttavia al 17 maggio il Generale riceveva dal Leslie la seguente:

« *Caro signore*

« Siamo favoriti dalla vostra lettera dall'altieri, e vi preghiamo voler credere che è nostro vivo desiderio di lasciare il *Maddaloni* nelle vostre mani al più presto possibile.

Noi abbiamo nuovamente scritto ai signori Maudaslay sollecitandoli a far straordinari sforzi per completare l'opera loro, e noi vi assicuriamo che nulla sarà trascurato di ciò chè in poter nostro, per affrettarne il compimento. Per quanto possibile voi avrete il bastimento pronto nel tempo da voi accennato.

Di voi caro Signore rispettosissimo

A. LESLIE. »

16. Come anche apparisce dalle surriferite corrispondenze, il gen. Bixio coll'aiuto dell'on. Nicotera e dell'avv. Orsini micoa suo e consigliere, aveva iniziato trattative colla *Banca Internazionale* [1] o col *Credito mobiliare*

---

[1] La *Banca Internazionale* da stabilimento di credito a parte che era, divenne in questo volger di tempo succursale del *Credito mobiliare Italiano*, residente a Firenze. I molti vincoli per garanzia

Italiano un prestito per far fronte al di più occorrente per l'impianto della sua impresa: ma non potendo reggere agli oneri ai quali avrebbe dovuto sottoporsi, preferì di ricorrere invece alla società del *Credito degli Armatori Genovesi*, la quale apparentemente stipulò con lui condizioni più sopportabili. — Ecco l'importantissimo contratto, sul quale prevengo fin d'ora il lettore che dovrò ritornare:

SCRITTURA PRIVATA

fra il generale Bixio e la Società del Credito degli Armatori. [1]

Per la presente privata scrittura, da tradursi in seguito in atto pubblico, resta fin d'ora convenuto e stabilito fra la Società Credito degli Armatori ed il general Nino Bixio quanto segue:

1.° Il Credito degli Armatori s'impegna di fornire al general Bixio la somma di lire settecento cinquantamila circa a titolo d'imprestito, all'interesse annuo del 6 °/₀ ed alle condizioni infra espresse.

2. Il gen. Bixio rilascerà per la somma avuta altrettanti pagherò rinnovabili di tre in tre mesi a favore del Credito degli Armatori, scontando ad ogni rinnovazione il relativo interesse.

3. A garanzia di questi pagherò il gen. Bixio acconsente sia preso pegno sopra trecento azioni di sua proprietà sul vapore, e ciò per garantire la somma di Lire trecento mila. Per le rimanenti lire quattrocento cinquantamila circa il gen. Bixio consente e si obbliga accordar pegno sull'intero corpo, attrezzi e macchine del vapore *Maddaloni*, essendo detta somma destinata alle spese, provviste, ar-

---

richiesti e le lentezze poste in opera nell'assecondare di malavoglia le dimande del Generale contribuirono ancora a determinarlo di restituire un'anticipazione avuta, ed a concludere il prestito con il *Credito degli Armatori genovesi*. Il signor Bruno mi lesse in proposito un interessantissima lettera del Generale, che poi non volle concedermi, la quale potrebbe illuminare sulla oposizione sorda e tenace fattagli dai capitalisti genovesi.

[1] Il consiglio d'Amministrazione di detta Società era composto dei signori Accame G. B. Beverino G. B. Piaggio Alessandro, Piaggio Dario, Penco Luigi, Penco G. B. Stagno G. B. Curò Antonio, Antola Pasquale, Repeto Gaetano (attuale Direttore) Lavarello Prospero, Bozzo Andrea, Dall'Orso Davide, Ceruti Emilio.

armamento e colonna del vapore stesso. — Oltre a ciò il gen. Bixio si obbliga di girare le polizze di assicurazioni marittime a favore del Credito degli Armatori, che dovranno coprire anche i rischi verso i terzi.

4. Il gen. Bixio si obbliga ammortizzare le lire trecento mila mediante la cessione a favore del Credito degli Armatori dell'intero prodotto del 15 % cui egli ha diritto di percepire sopra i noli brutti che il vapore *Maddaloni* guadagnerà.

5. Le altre quattrocento cinquanta mila lire dovranno essere ammortizzate e pagate dal gen. Bixio entro tre anni dalla data dell'imprestito: e resta in facoltà del Generale di protrarre di un anno questa scadenza. — L'ammortizzazione non potrà cominciare che dopo due anni.

6. Dal giorno dell'imprestito fino a quello della totale estinzione di ogni suo debito il generale Bixio si obbliga pagare al credito degli Armatori una Commissione del 2 % sopra tutti i noli brutti che farà il vapore *Maddaloni*, quali noli restano fin d'ora convenuti e stabiliti d'accordo e precisati nella somma annua di Lire *Un milione e mezzo*, sulla quale dovrà sempre annualmente conteggiarsi e pagarsi la suddetta provvigione.

7. Il generale Bixio si obbliga versare in conto corrente, presso il *Credito degli Armatori*, tutti i noli e tutte le somme che avrà disponibili contro l'interesse che il Banco pagherà ai suoi Correntisti.

Tutte le spese di contratto, bolli tasse cui potrà dar luogo questa convenzione sono a carico totale del gen. Bixio.

Fatto in doppio ad un solo effetto questo giorno 19 marzo 1873.

Firmato dall' Ammin. Delegato

BOLLO.

Questo atto, approvato dagli amministratori della Sociatà, fu rogato dal notaio cav. Bertora e compilato dallo stesso sig. A. Piaggio, della ditta fratelli Piaggio, sottoscrittrice nel Maddaloni.

17. Quasi non bastassero quelle patite, porga idea d'un nuovo genere di paripezie la seguente lettera:

« *Carissima Adelaide*

« New-Castle 8 giugno 1873.

« Io era sulle mosse per partire per Genova, quando il 1° corrente mi giunse da Roma una lettera del Ministero della marina che

scombussolò tutti i più decisi miei proponimenti ed accordi! Ti aveva io detto che doveva scrivere a Genova per regolarizzare i miei affari ancora pendenti col *Credito degli Armatori*; per questo abbisognava avere le carte normali di bordo, che il Ministero mi aveva promesso spedire al Console d'Italia a New-Castle, dal quale le avrei staccate. — Io scrissi il 18 maggio da New-Castle, quando tu eri ancora presso di me, [1] e scrissi mandando tutte le carte che doveva mandare, secondo i concerti presi da me col Ministero a Roma. — Scrivendo al Direttore generale della Marina mercantile, gli dissi, che se un'ostacolo qualunque si fosse presentato al disbrigo delle cose mie, lo pregava di telegrafarmi che sarei andato subito a Roma. — Prèvvidenza inutile! il direttore Generale mi scrive e mi risponde il 27 maggio da Roma che dovessi valermi delle carte provvisorie, perchè le normali esigevano tali cautele che mi indicava, e che non avrei tempo a soddisfare! Egli supponeva, quando io gli parlava a Roma, che i compartecipi del *Maddaloni* avessero sottoscritto sopra un solo atto: vedendo invece dalla mia lettera che erano sottoscritti in molti, occorreva adempiere ad atti legali diversi, che mi sarebbe difficile soddisfare. E dire che sono andato a Roma a bella posta e che credetti aver sgombrati gli ostacoli a cui accenna oggi il Randaccio: ostacoli e cautela a cui avrei allora potuto soddisfare! Ma i ragionamenti non servono a nulla — questo rifiuto delle carte normali di bordo mi metteva in un imbarazzo gravissimo! Io non poteva più compiere gli atti convenuti col *Credito degli Armatori*, a garanzia loro. — Telegrafai a Genova, dicendo il caso e chiedendo di non fare obbiezioni al distacco delle carte provvisorie; avrebbero, viaggio durante, regolato tutto col mio Procuratore. — Stettero due giorni a rispondere! altri due giorni d'inquietudine indicibile — il terzo risposero: siamo disposti ad aspettare quanto importa: scriviamo. Io sarei venuto a Genova subito se gli *Armatori* mi avessero fatto una difficoltà e sarei venuto per toglierla, ma dal momento che in massima accettavano, la mia venuta diventava inutile non solo, ma bisognava che rimanessi quì per vedere cosa mi prescrivevano nella lettera che mi annunciavano nel telegramma del 3. Mi fermai dun-

---

[1] Alla metà di maggio, quando si effettuò il varo del *Maddaloni*, la signora Adelaide, la figlia Giuseppina, ed alcuni parenti di Parigi si recarono a New-Castle per festeggiare quell'avvenimento lietamente insieme al Generale che lo aveva desiderato.

que in attesa della lettera, lettera che disgraziatamente non è ancora giunta, o almeno non era ancora giunta a tutto ieri, e questa mattina. Domenica, non sò se potrò averla. Vuol dire che non è stata scritta. Forse hanno consultato l' avvocato Orsini, forse hanno voluto attendere mie lettere per sapere quali ostacoli erano sorti. Intanto io sono quì inchiodato ed inquieto; e mi tormenta il pensiero che dovrò partire senza inscrivere gli azionisti sulle carte normali di bordo, come aveva loro detto riputamente. Vi si aggiunge che Leslie non è mai in tempo per regolare definitivamente i nostri conti, e mi chiede di pagargli delle partite a cui non avrebbe diritto alcuno. Ma egli ha il modo di portarmi per le lunghe, ed io ho assolutamente bisogno di partire il 15! anche il Leslie è un b . . . . :! »

Io non potrei dirti quante e quali preoccupazioni mi tormentano in questi giorni! vi si aggiunge ch'io debbo partire senza poterti abbracciare e chiedere la tua benedizione! Sì mia cara buona creatura, la tua benedizione! benedizione che mi manderai ad ogni modo a Messina per lettera e che mi sarà tanto cara. — Se tu facessi uno sforzo, e con Giuseppina e Riccarda tu venissi colà a darmi un' abbraccio, io te ne sarei riconostente davvero: — io ti dirò partendo da New-Castle, quando io posso essere a Messina, e tu vedrai se puoi fare quello che non ho potuto io. . . . . Il 5 si è provata la macchina — lunedì riceveremo il carico, martedì mattina arriverà l'equipaggio . . . . Questo benedetto *Maddaloni* sarà un gran bel vapore, ma quanti pensieri, quante preoccupazioni non mi costa! Ma è ben naturale ciò: non si fa al mondo qualche cosa di notevole senza crucci e senza sforzi: ma io era avvezzo ad averti vicina e tu sei e sarai lungi! ah sento che non potrò vivere a lungo così, eppure bisognerà ch' io tiri in lungo qualche anno certo! Addio per ora.

Abbraccia tutti i bimbi. »

« *Tuo*

« Nino. »

18. La costruzione del *Maddaloni* ascese all' ultimo a 60483 sterline, e le spese di armamento a 10,000 circa, sicchè in tutto la nave costò 1,948,873:98 l. It. (tenuto conto del cambio dell'oro), mentre a termini d' un preventivo fattosi da Bixio tutto compreso, non doveva importare

che a 62,150 sterline (1,800,000 di L. I. c.)[1] — Le azioni, pagate, comprese quelle assunte dal Generale, ammontarono a 1319 che stante la differenza colle sterline presunte allora a 29,50 contro valuta italiana, rappresentarono un effettivo assai inferiore.[2]

Il costruttore avea di già incassato per sua parte oltre un milione, ossia 41,760 sterline, ma al momento che la nave lesta, noleggiata e carica di carbone, stava per salpare dal cantiere, esso trasse fuori i conti differiti sino a quel giorno, malgrado le insistenti richieste del Generale e del commissario Lombardi. Da questi conti egli, il Leslie, appariva tuttora creditore dell' ingente somma di sterline 19055,17,4, più un extra di 667,10,6 assai contestabile,

---

[1] Costo presuntivo della nave a vapore *Maddaloni*, computato in sterline.

Costo contrattuale definitivo		L. 56,200
Armamento		
Carte idrografiche	L. 153	
Istrumenti nautici	» 422	
Argenteria Christofle	» 110	
Stoviglie e cristalli	» 104	
Coltelleria.	» 21	
Libri nautici e diversi . . .	» 140	» 1,650
Armi e munizioni	» 450	
Biancheria.	» 147	
Medicinali.	» 10	
Attrezzi di pesca	» 10	
Diverse.	» 65	
Spese generali		
A tutto ottobre 1872.	» 988	
id gennaio 1873 compreso invio		» 2,300
Equipaggio dall' Italia.	» 1317	
Colonna		» 2,000
		L. Sterl. 62,150

New-Castle on Tyne 6 decembre 1872.

Nino Bixio.

[2] Fra i compartecipi al Maddaloni il maggior sottoscrittore fu il signor Camillo Dupret console d' Italia a Mosca. Il Generale poi ne assunse 300 per farvi concorrere per la corrispondente somma una società di credito italiano: e 390 per porger la cauzione preintesa col costruttore; le altre sottoscrizioni, comprese quelle del Dupret, furono 647, ma parecchie riuscirono poi *morose*.

ossia un di più di 4727 sterline sul previsto, cause o pretesto i perfezionamenti successivi arrecati al bastimento durante la sua costruzione, e sì che intanto carbone e ferro, pel cessare degli scioperi, erano enormemente calati di prezzo!! — E tutto ciò senza calcolare gli interessi perduti e le spese, pel ritardo fattogli subire da gennaio a giugno!!!

Senza tener conto della dilazione di un anno pel pagamento dell' ultima rata per 8700 sterline promessa col contratto 22 settembre 1871, e d' un prestito di altre 11300 (325 m. l.) esibito al Generale al 6 per % come lo mostra la lettera inserta al n° 15, il sig. Leslie, sicuro che il suo debitore doveva bere od affogare, richiese a lui o l' immediato pagamento, o due cambiali a scadenza di sei mesi una dall' altra, ipotecate sull' intera nave e colla clausola che non pagando la prima, anche la seconda fosse contemporaneamente protestata. — Bixio che aveva calcolato il di più occorrente nei crediti fiduciari promessigli, pei quali oltre le cambiali, si era preparato a vincolare in garanzia al costruttore 390 compartecipazioni (assunte da lui per coprire l' ammontare del costo), ne vide respinto il deposito in un alla fiducia su cui aveva contato.

Protestò inutilmente, ricorse a consiglio, ma questo fu che in qualunque modo convenisse piuttosto sottomettersi alle esigenze del creditore, che muovergli una lite sempre lunga ed incerta in Inghilterra, talchè la sua impresa ne sarebbe più sicuramente andata in rovina. Gli fu forza dar l' iscrizione, firmare le cambiali e partire, dopo altri sei lunghi giorni di sospensione, che per poco non impedirono alla nave d' arrivare a destinazione nel termine stabilito dal contratto, ossia appena in tempo per non subire diffalcazione sul nolo.

La condotta del sig. Leslie sarà forse giustificata dal diritto di garanzia, ma agli occhi degli uomini, cui il rispetto alla parola è sacro, apparisce assai nera. Condividendo la colpa col Maudaslay di Londra, costruttore della macchina, ei dilazionò senza giuste ragioni di oltre un' anno la costruzione, pregiudicando così finanziariamente e materialmente un' impresa, che iniziata a suo tempo, avrebbe dato in ogni modo migliori risultati; inoltre abusando di circostanze a lui favorevoli insultò quell' uomo generoso, onore e vanto d' Italia con promesse che ebbe animo di ricusargli all' estremo momento, quando non era più in suo potere di farle rispettare senza rovinarsi completa-

Malgrado che gli scioperi giustifichino gli assuntori nelle leggi inglesi, questo contegno connesso al fatto delle 10 m. sterline offerte perchè il Generale desistesse dalla costruzione della nave, ed a quello riferito dal Dott. Saluzzo a pag, 435 della *vita di Bixio* del Guerzoni, che il Console inglese allora a Batavia avesse tentato impedire il vantaggioso noleggio cogli Olandesi, di cui parlerò più tardi, potrebbe ingenerare il sospetto di invidie commerciali, che io amo meglio credere reminiscenze d' altri tempi; sebbene l' indole nazionale dell' intrapresa possa farlo pensare, tanto più ora che il governo inglese, col favorire l' aumento delle tariffe del passaggio e coll' acquisto delle azioni del Kedivè manifestò l' importanza che annette a padroneggiare il canale di Suez.

19. L' opinione pubblica mostravasi impaziente che Bixio partisse, ed egli lo era ancor più. Il 21 giugno prese finalmente il largo, ed il sig. Leslie, come se nulla fosse accaduto che alterar dovesse la reciproca amicizia, accompagnò per più miglia il *Maddaloni* col suo *yacht*, ne prese congedo senza aver prima bevuto il bicchiere della staffa e propiziato alla sua fortuna e a quella del suo Comandante.

Partiva Bixio carico di carbone fossile a destinazione della casa Maclaine e Watson di Batavia, con la quale rimaneva stabilito pel fatto stesso un viaggio di ritorno.

20. Passando da Messina, ove ancorò due giorni, venne ammirato il *Maddaloni* come il più bello e perfetto vapore della marina mercantile italiana. La sua lunghezza lo rendeva forse difficile alle manovre; ma l' abilità del Generale era grandissima; sebbene nei primi giorni di navigazione non sia andato del tutto esente da qualche lieve peripezia, in causa specialmente della macchina che, malgrado i sacrifici e le cure costate, non dava la pressione necessaria per virare con facilità.

Il *Maddaloni* era in ferro laminato, galvanizzato, e della miglior qualità: portava due coperte e quattro alberi di cui tre attrezzati a vele quadre: aveva la poppa elittica, la prora dritta. La sua massima lunghezza dalla parte anteriore della ruota di prora all' incappellaggio del fiocco fino alla parte posteriore della ruota di poppa, fu di 380 piedi, cioè 115 metri circa. La maggior larghezza del fasciame esterno piedi 36,2. La profondità nella stiva dalla coperta di tonnellaggio al fasciame interno a mezza nave, piedi 27,05. Possedeva due macchine *compaund-inverted*

ossia ad alta e bassa pressione, con cilindri capovolti; la loro forza contrattuale fu di 240 cavalli e furono costrutte dai rinomati Maudaslay e figli di Londra. La quantità di carbone consumato a tutta forza era di 21 tonnellate in 24 ore (invece di 16). Il tonnellaggio registrato a Genova, secondo il sistema italiano della capacità, fu sotto la coperta 2654,27, di cabina 42,85, di magazzeni 8,95, totale 2706,07 da cui deducendo lo spazio pella forza motrice in tonnellate 594,25 ne rimanevano libere 2111,82. La solidità straversale della nave era assicurata da sei paratie stagne: sotto il piano delle caldaie esistevano recipienti capaci di 200 tonnellate d'acqua, ad ufficio di zavorra, che un servizio d'apposite pompe poteva vuotare od empire a seconda del bisogno. L'immersione alla partenza dal Tyne fu di piedi 22,8 a poppa, 21,3 a prua, all'arrivo a Singapora 20,3 a poppa, 20,1 a prua. — La velocità media con cui filava il bastimento fu riconosciuta in miglia 9,6 all'ora (in luogo di 11,43). — Il *Maddaloni* era provveduto di una lancia a vapore: il servizio di carico e scarico delle merci e delle àncore era fatto da mulinelli ed argani a vapore.

L'equipaggio di viaggio fu di 65 individui, più due aspiranti volontari.

21. Non potè la signora Adelaide assecondare la brama del marito ed intraprendere coi figli il viaggio da Genova a Messina per dargli l'addio della partenza e portargli la benedizione implorata. — Eppure non una parola di lamento, non un cenno di dispetto in lui, come si vede bene dal seguente breve biglietto alla sua Riccarda:

« *Cara Riccarda*

« Messina, 5 luglio 1875.

« Mille grazie della tua letterina buona ed affettuosa. Anch'io sperava e credeva che sarei venuto a Genova, ma non l'ho potuto! Prega per me che sono il tuo padre affettuoso e buono. — Si prega per me, tu sei un angiolo: Dio accoglie le preghiere dei figli e le benedizioni dei padri. Io ti ho nel mio gabinetto insieme a tua sorella, e spesso mi siedo mesto a guardarvi ed a benedirvi! Che Dio faccia di voi delle buone madri come la vostra; io penso a voi con orgoglio e spero di consacrare i miei ultimi giorni per voi. »

Addio mia buona Ricca.

« *Ti benedice tuo Padre*

« Nino. »

22. Proseguo ora colle narrazioni di coloro che ebbe il Generale a compagni nella navigazione, e prima di tutto con parte dell' accurata relazione fatta al sig. Edoardo Bruno, procuratore della famiglia Bixio, dal sig. Giuseppe Lombardi, Commissario di bordo, affezionatissimo e caro al Generale, che seguì questa impresa dal dì che il *Maddaloni* fu posto in costruzione sino a quando ritornò in Europa.

« Non si può porre in dubbio che egli (il Bixio) non appena ebbe veduto assicurare le sorti dell' Italia, al cui felice risultato cotanto aveva cooperato, volgesse l' animo a migliorarne le condizioni commerciali; e come quegli che non s' accontentava di dire e spingere gli altri sul campo dell' impresa, scegliesse, allo scopo, precisamente quella via sulla quale egli potesse porre in azione la sua abilità come capitano marittimo, e gli studi speciali sul commercio e la navigazione nell' Indo-China, ai quali era ultimamente ritornato. I materiali necessarii alla esecuzione dei suoi progetti erano molti e doveva durar gran fatica per raccoglierli, sistemarli ed usarne. Ma la sua straordinaria potenza di volontà a tutto provvide, ogni difficoltà rimosse, e pieno di fede nella attuazione del suo concetto, non ebbe più riposo finchè non lo mandò ad esecuzione. A tutto attese egli stesso, alla formazione della società, alla ricerca del capitale necessario alla costruzione, e per la navigazione del vapore, ad eccitare gli industriali italiani a prendere una qualunque parte nel suo programma, a studiare attentamente le carte ed i dati statistici tutti, intorno ai mari che doveva percorrere e sulle regioni e sui popoli coi quali intendeva specialmente trattare. Basta esaminare il suo copia-lettere, per trovarne le corrispondenze attivissime che egli tenne nel 1872 col sig. Massa di Calcutta, circa i più convenienti articoli di esportazione colà dei nostri generi; non occorre che di dare un'occhiata ai grossi registri da lui stesso riempiti di dati statistici e commerciali, tratti da relazioni ufficiali di diverse nazioni, per convincersi che il suo progetto non era aereo, nè nel principio, nè nella sua esecuzione, nè nella fede dei risultati. In quel tempo sollecitò vivamente il concorso di facoltosi amici suoi, perchè andassero a stabilirsi in qualcuno dei più importanti porti commerciali dell' Indo-China.

A molti sembrò poco fondato quel suo progetto che non presentava immediati risultamenti e favorevoli; ma occorre dire che quelli furono troppo inferiori alla sua altezza, perocchè in due di-

stinte parti doveva soddividersi la sua impresa. La prima, di trovare con sufficienti capitali i mezzi di dedicarsi unicamente alla attuazione della seconda, cioè l'apertura di comunicazioni commerciali regolari e sicure, perocchè le spese a sostenersi fossero assai rilevanti e assurdo non solo, ma impossibile lo avventurarsi in viaggi e speculazioni di dubbio esito. Egli è certo che se Bixio avesse ottenuto maggiori compartecipazioni nella sua impresa, in modo da poter pagare la nave già in corso di costruzione, se gli fosse restato un capitale disponibile sufficiente, avrebbe subito fatto un carico di sale, pel quale era già in buone trattative e si sarebbe recato a Bombay, Madras e Calcutta per incominciarvi le prime operazioni. Ma, pur troppo, le sue previsioni non furono coronate di successo ed il capitale raccolto con tanta fatica, e le altre somme con suo immenso sacrificio e personale rischio trovate ad imprestito, non bastarono a coprire il costo della costruzione, che per varii incidenti risultò di molto superiore a quello preveduto.

La necessità di supplirvi con combinazioni finanziarie, gravose a lui personalmente ed alla Società, perchè concluse nella imminenza del bisogno, lo allontanò dal raggiunger presto l'indipendenza di cui abbisognava per dare forma concreta alle generose sue aspirazioni. Non è a dire quanto ne soffrisse il cuore. Dovette di conseguenza ricorrere al più sicuro e pronto espediente, quello di noleggiare il *Maddaloni* in Inghilterra il più vantaggiosamente che in quei tempi si potesse, impegnandosi anche pel ritorno da Giava in Europa.

Ma tuttociò non era per lui che un mezzo qualunque per conseguire il suo fine — ed il fine al quale mirava era tanto grande da compensarlo, almeno in parte, delle tante contrarietà che gli si opponevano, e del piegare che doveva fare alla sorte comune degli armatori e capitani mercantili. Molti però non la volevano vedere così perchè non partecipavano alla sua fede, e non avevano la fermezza dei suoi propositi, non mai menomata dalle tante opposizioni fattegli prima e dopo d'essersi messo al cimento colla fortuna. In Inghilterra egli continuò a studiare il suo progetto, mentre sorvegliava la costruzione del vapore, apportandovi quelle modificazioni che nel corso dei lavori egli reputava convenienti; nè i rigori della stagione invernale valevano a trattenerlo dal recarsi ogni giorno sul cantiere e rimanervi fino alla sera — dedicando le ore della notte e le primissime del mattino a tener viva la corrispondenza con quelli del paese, e residenti all'estero, che potevano giovare alla sua causa; insomma non tralasciando cura o lavoro che valesse a dimostrare come la sua

questione non fosse *aerea*, e come egli se ne occupasse colla più profonda convinzione. Alcuno forse osservò che egli, nello adoperarsi pel vantaggio della propria patria, provvedeva insieme e di conseguenza al suo interesse particolare, nè mancò chi insinuasse come questo potesse animarlo di preferenza. Sarebbe facile smentire non solo un tale sospetto, ma far luce intera sulla abnegazione e generosità del compianto Generale, passando ad esaminare certe sue carte private, e penetrando negli ultimi recessi delle sue spese particolari — sacrificate tutte ad uno scopo avvenire, da raggiungersi attraverso mille disagi e rischi, e soltanto come frutto del rigoglioso albero piantato e coltivato a prò del sul Paese.

Si veggano intanto le non indifferenti spese da lui sostenute per la raccolta del campionario da portarsi nelle Indie, si veggano i sacrifici e gli studi fatti per l'impresa del sale, e si giudichi del suo disinteresse.

Impaziente di muovere, e pur troppo costretto ad indugiare pel ritardo subito dalla costruzione del *Maddaloni*, non ebbe tregua fino a che, il 21 giugno 1873 eseguitesi le prove generali in mare e con pieno carico, egli avendo già tutto predisposto con rara avvedutezza, volle che si proseguisse senz'altro il cammino. Ed eccolo slanciato in alto mare, di cui pareva dominare l'immensità dal ponte di comando ove s'era installato. E parve incredibile che un uomo, da tanti anni disusato a quella vita, avesse potuto conservarne così bene tutto il sistema, e non solo potesse ritornarvi con tanto ardore, ma sapesse dirigere il suo equipaggio e la sua nave (una nave di quella mole!) con tanta sicurezza, e riparar subito ai più lievi difetti e provvedere alle più minute eventualità. Il mare era certamente per lui un grande elemento di vita e di forza, imperocchè di scarso riposo soleva confortare la lunga, assidua ed intera vigilanza — e sempre lo si trovava pronto, preparato a tutto, e di miglior umore che non si fosse dimostrato da lungo tempo, quando lo assalivano i mille dubbi a terra o sulla bontà del vapore o sulla probabilità di riuscita del suo viaggio. A bordo si mostrò rigorosissimo, tanto più verso dei suoi ufficiali: giudicando gli altri dalla sua universale capacità, da quel modo così sicuro di distinguere in ogni cosa il lato buono ed il cattivo, e dall'operosità sua sconfinata fu soventi tratto in inganno a riguardo del carattere dei suoi subordinati. — Anche verso coloro che intimamente stimava ed ai quali amava dare ripetutamente prove della sua considerazione, non fu mai transigente, siccome non transigeva con sè medesimo, ed era nel suo carattere il dare sfogo alle

primissime impressioni: ciò non lo tratteneva però dal riprendere subito il dominio di se stesso, e più d'una volta riconoscendo d'essersi lasciato trasportare, se ne mostrava dispiacente e ne chiedeva venia. Verso dei marinai, tuttochè rigoroso fosse, ed esigesse la più stretta osservanza del loro dovere, e sovente li rimproverasse vivamente come suolsi nel linguaggio di bordo nutrì sempre molta affezione e non volle si badasse a spesa per soddisfare, in quanto era possibile, ai loro desideri ed evitare le sistematiche lagnanze della gente di mare, che egli conosceva a fondo.

Si interessava molto di conoscere quali dell'equipaggio pensassero alle proprie famiglie e le sovvenissero da bordo cogli assegni mensili che egli aveva concesso generosamente; ed una volta che aveva già dato ordine di sospendere i pagamenti degli acconti, avendo saputo che un marinaio assegnava $^1/_3$ del suo stipendio alla madre, ordinò gli fosse corrisposto, *perchè si mostrava figlio amoroso e meritava riguardo*. Nè fu mai sordo ad alcuna preghiera, quando rivolta a scopo utile ed in modo qualunque buono.

A bordo non si occupava che di vigilare — non scriveva che qualche annotazione nel *giornale*, e per lo più leggeva, stando sul ponte di comando o nella casetta del ponte stesso, che non abbandonava che per brevi intervalli ed ove dormiva financo vestito sul piccolo divano che vi era fissato, dove in si breve spazio doveva poscia miseramente morire!

Tanto sacrificio di sè stesso non abbisogna di commenti: possa almeno persuadere coloro i quali non videro in questa sua impresa se non uno sfogo di grande ambizione! Chi era là a vederlo, combattuto da infinite contrarietà, in mezzo ai pericoli, contando già dei disinganni, eppure forte nella sua speranza? Chi a partecipare al suo entusiasmo ed alla ardente sua fede? Nessuno, fuorchè la sua coscienza confortata dall'indefesso lavoro, che nulla poteva rimproverargli: nessuno fuorchè il sentimento profondo d'aver adempiuto ad un sacro dovere col seguire lo slancio del suo cuore veramente grande e generoso; nessuno, fuorchè il pensiero della propria famiglia che gli sorrideva spesso fra le sofferenze che anche per essa aveva voluto incontrare. Povero Generale! quante volte fra un sospiro ed un sorriso, ti si sentivano arieggiare le parole della *Stella confidente!* E la tua stella doveva tramontare proprio allora quando tu l'avevi invocata più che mai, in sull'albeggiare delle tue giuste speranze — e non tutte per te ma pel paese tuo e pel bene della tua famiglia! A te le fatiche il lungo travaglio così dello spirito come del corpo;

al tuo paese un incremento di nuova e prosperosa ricchezza; ai tuoi cari, gli agi, che fra i *santi principii fanno contenta la vita!*

A Singapore ebbe manifeste dimostrazioni di stima e di simpatia per parte delle Autorità consolari ivi residenti, e dei principali cittadini e negozianti; e così in ogni porto toccato col *Maddaloni* il suo nome tanto chiaro per le sue geste, ed i suoi servigi resi a pro dell' Italia, venne acclamato e riverito. A Saigon specialmente fu oggetto di entusiastiche ovazioni e proteste di stima, per parte dei principali negozianti europei ed Indiani colà stabiliti.

Fu veramente sventura che la casa di Batavia (Maclaine-Watson) la quale doveva fornire il carico di ritorno in Europa, per proteggere i propri interessi, minacciati dalla osservanza del contratto stipulato a Londra, essendosi i noli dopo quella convenzione assai abbassati, e credendo di fare egualmente e meglio l' interesse del Generale, gli proponesse il nolo del governo Olandese, che sulle prime parve tanto vantaggioso. E tale sarebbe stato, ed ogni pericolo sarebbe stato pure scongiurato, se una serie di combinazioni non avesse di tanto fatto indugiare il trasporto delle truppe da Sourabaya ad Atchin, e se anche la loro presenza a bordo non si fosse di tanto ed oltre ogni credere prolungata. Ma tutte queste circostanze erano imprevidibili allo aprirsi delle trattative, ed una volta queste incominciate, e dopo le tante promesse di lucro al compianto Generale, questi che credeva appunto essere una tale combinazione un favore speciale della fortuna, non poteva abbandonare l' impresa. »

Qui lascio il sig. Lombardi — e continuo io:

23. Evidentemente Bixio sentiva il bisogno supremo di sottrarsi alla soggezione che impacciava la sua libertà e avrebbe impedito l' attuazione de' suoi disegni, qualora egli non avesse potuto soddisfare i creditori. Era per lui urgente saldare anzitutto il costruttore inglese e liberare la nave dalla sua ipoteca, poiche col *Credito Armatori*, per patti di scrittura, l' ammortizzazione poteva compiersi in tre ed anche in quattro anni, ed intanto continuava ad essergli aperto il conto corrente. — Partiva la nave il 6 luglio da Messina, arrivò il 6 agosto a Singapore ove le fu commesso di sbarcare il carbone e sostituirvi riso, facendo vela per Batavia. Effettuato il discarico, dopo sei giorni riprese la navigazione per Saigon, nella Cocincina, ove ricaricata nuovamente di riso rivolse la prora a Samarang, quindi a

Pasuaran, e poscia veleggiò a Sourabaya per scaricare. Al suo ritorno nell'isola di Giava, il Generale, affidato il bastimento al suo secondo capitano Casella, si recò a Batavia, ove era stato chiamato dalla sua casa noleggiatrice Maclaine-Watson, che gli proponeva di sostituire il viaggio di ritorno in Europa, per cui era impegnata, in un altro nolo assai lucroso col governo Olandese, contrattando la nave come trasporto temporaneo pella guerra coll' Atchin. — Intanto col mezzo della casa anzidetta il Generale spiccò una tratta su Londra per sterline 9528 onde estinguere la prima delle due cambiali lasciate a Leslie, essendo presso a poco bastati a ciò i profitti netti dei noli fatti sino allora. Quanto al contratto coll' Olanda, venivangli concesse 7000 sterl. al mese, più il carbone ed i viveri delle truppe da trasportarsi. Per parte sua poi la casa Maclaine-Watson, mediatrice di quell' affare, manteneva per tre mesi i suoi obblighi di apprestargli un carico di ritorno in Europa nel caso intanto si fosse sciolto.

Del primo suo arrivo all'isola di Sumatra importa riferire la seguente lettera:

« *Caro Bruno*

« Singapore 9 agosto 1873.

« Ti accompagno l'estratto del giornale di bordo dalla partenza da New-Castle all'arrivo a Singapore. Desidero e ti prego di adoperarti affinchè sia pubblicato sul *Corriere Mercantile*, fosse anco a pagamento. Domani arriva quì la posta di Europa, e spero di avere tue lettere. Tu capirai che io penso spesso alle acque in cui navigo, e temo che siano assai torbide; una tua lettera mi è di urgente necessità. Spero che non avrai trascurato nulla per farmela avere anche a Singapore. Lombardi ti comunica delle carte contabili. Io scrivo al *Credito degli Armatori*, comunicandogli trattative per l'annullamento del contratto in corso e pel nolo, per tre mesi, o per sei, pel trasporto di truppe da Batavia ad Atchin (Sumatra); se fisso, ottenendo quanto chiedo, telegraferò: fin quì siamo a parole col telegrafo, e non saprei cosa dirne.

Credo che i signori Maclaine-Watson e C., unici noleggiatori pel ritorno da Batavia, vogliano guadagnar grosso sul *Maddaloni*, ed io sono in guardia, vedremo.

Mille saluti alla tua signora. Ti raccomando di chiedere spesso ad Adelaide se abbisognasse di *vento*, e nel caso dàlle quanto chiede.

Addio di cuore. — A Singapore siamo col colera, ma io conto sopra di me per tutto il tempo che mi è necessario, e prima non voglio morire.

A parte gli scherzi io sto benissimo.

« *Tuo*

« NINO BIXIO. »

24. Qual capitano e *gestore* del *Maddaloni*, impegnato lealmente nell'interesse di quella impresa sociale, Bixio a senso dell'articolo 2° della convenzione, non poteva per considerazioni d'altro ordine rifiutare proposta così vantaggiosa, senza venir meno ai suoi obblighi e trascurare i suoi impegni. Lontano dal pensiero della fine fatale che l'attendeva, e dal sospetto, che la sua vita intemerata potesse patire il cinico dubbio di prender parte altrimenti che come capitano mercantile alla spedizione degli olandesi, [1] dopo averne avuto plauso dallo stesso *Credito de-*

[1] Trovasi la sultania di Atchin o Achen alla estremità Nord-Ovest dell'isola di Sumatra: è abitata da Malesi maomettani. Nel 12° secolo questo popolo ebbe dell'importanza marittima che poco a poco sostituì con l'uso d'una pirateria infesta specialmente nello stretto di Malacca, alla cui imboccatura esso vive. — I Paesi Bassi sentirono sempre il bisogno di proteggere il loro monopolio coloniale delle isole della Sonda da questi predoni: ma non poterono far altro che contrattar degli accordi di reciproca protezione, sussistenti col Sultano sin dal 1824, sebbene frequentemente violati per parte degli Accinesi. — Ma il taglio dell'istmo di Suez fece sentire più vivamente il bisogno di garantire la sicurezza di quello stretto, posto lungo la via d'Europa pei mari della China, del Giappone, di Giava ecc. Nell'anno 1870 patteggiatasi la cessione della Guinea-Olandese all'Inghilterra questa rinunciò a favore dei Paesi Bassi il suo diritto di protettorato sull'Atchin. — Ma gli Accinesi cercarono di eludere gli impegni, e perpetuare uno stato di cose non acconsentito dal progresso e dal bisogno dei tempi, sicchè gli Olandesi avendo esaurite le pratiche conciliative, nel marzo 1873 indissero il blocco ed intimarono la guerra a quella sultania. Colle sole forze coloniali il governo generale delle Isole Neerlandesi intraprese nell'aprile una prima infelice spedizione che impegnò viemaggiormente l'onore e l'interesse della nazione Olandese in quella impresa, sicchè venne determinata la seconda spedizione di cui quì si parla, spedizione che

gli Armatori, firmò il contratto, il quale da quell' istesso momento cominciò ad avere effetto.

Su tal proposito parmi interessante il seguente squarcio, scritto da Batavia il 9 ottobre 1873 a sua figlia maggiore:

« Bisogna che ti dica che ho lasciato il *Maddaloni* il 30 settembre a Samarang nella costa nord di Giava ad un giorno da Batavia, dove approdai per ordini, venendo da Saigon (Cocincina francese); lo lasciai dico, perchè andasse a scaricare a Sourabaya e vicinanze, essendo io chiamato dalla casa di Maclaine-Watson e Comp. ed insieme dal governo di Batavia, per conchiudere se fosse possibile questo nolo dei trasporti di cui sapete già, e per telegramma ec. ec. Venni il 4 a Batavia, ed il 4 stesso si conchiuse. Siamo dunque noleggiati dal Governo per la guerra d' Assi (Atchin) i più dicono che durerà molto tempo — io non lo credo, ma certo durerà qualche mese. — Fin quì non siamo vincolati che per un mese — quello di novembre, — ma il governo ci dirà dal 20 al 25 dello stesso mese, se ci tiene per giorni, e per qualche tempo o ńo; pagherà per ora 7000 sterline al mese, e poi occorrendo prenderemo nuovi accordi. — Il governo dà il carbone e provvede in danaro o natura i viveri per le truppe che s' imbarcheranno a bordo: per questa volta saranno 2500 uomini, e sono molti pel caldo che fa. Dobbiamo partire il 3 da Sourabaya dove ne imbarcheremo 1000 circa, ed il rimanente l' imbarcheremo a Samarang. Se ti procuri una buona carta dell' isola di Giava, e meglio dei possedimenti olandesi in cui vi sia anche Sumatra, potrai seguire le operazioni di trasporto, perchè manderò al *Credito degli Armatori* dei telegrammi dal punto di partenza, e potendolo da quello di sbarco pel telegrafo della vicina isoletta inglese Penang. È una operazione molto spinosa a cui ho dato mano; ma tu conosci il proverbio: rimane la questione grave troppo, e pur troppo, dell' alimentazione, per la quale sono inchiodato ancora a Batavia. Ma il 20 mattina parto perchè bisogna che veda co' miei occhi se tutte le istruzioni telegrafiche a Casella sono eseguite ec. ec. Tutto

---

posta sotto gli ordini di Van-Swietten abile e prudentissimo generale, si componeva di 14 m. u. tra indigeni ed Europei con 82 bocche a fuoco: queste forze erano coadiuvate da una flotta di 25 navi da guerra di vario tipo, e di altra da trasporto di 14 vapori noleggiati, fra i quali il *Maddaloni* era il più grande.

questo non piacerà da principio a voi, ma piacerà più tardi — io ne sono contento assai, come del migliore affare che potessi fare.

Il nostro nolo per ritorno in Europa rimane sempre fisso; alla fine dei trasporti se non vi sarà nulla di meglio, ritorneremo fra voi. — Ma io sono deciso a pesare tutti i partiti che mi si offriranno, ed a scegliere quello di maggior guadagno. Io posso per conseguenza rimanere un mese di più in India, come un anno, come non so quanto. La questione, per ora, è tutta posta nei migliori noli, e se questi mi terranno qualche tempo lungi dai miei, più di quello che vi starei con affari modesti, ebbene bisogna che io mi rassegni e faccia il meglio: se io faccio buoni affari avrò tanto più presto finito: *ecco quello che non dovete perder di vista* . . . . »

25. Dopo qualche giorno di malessere sopportato a Batavia, raggiunto il suo *Maddaloni* a Sourabaya, chiamò a poppa tutto l'equipaggio, per avvertirlo del concluso noleggio, chè in vista di vantaggi che ne derivavano, permettevagli raddoppiare pella sua durata a tutti la paga. In massima tutti approvarono il Generale; solo alcuni fuochisti e marinai, cui doleva non ritornare piuttosto in Europa, cercarono d'ottener gratis il rimpatrio manifestandosi maldisposti a rimanere; ma il console d'Italia, al cui giudizio fu deferita la cosa, dichiarò che a termini delle rispettive capitolazioni non potevano nè sbarcare, nè pretender indennizzi di sorta. Ho dalla testimonianza di parecchi ufficiali e marinai che si trovavano a bordo, i particolari che seguono: Fu il 1° novembre che il *Maddaloni* fu pronto a Sourabaya per effettuare l'imbarco di truppe che ivi dovevano concentrarsi: questo si eseguì soltanto il giorno 17: intanto gli abitanti, dal giorno dell'arrivo sino a quello della partenza, usarono all'equipaggio ed all'illustre suo comandante l'accoglienza più festosa e cordiale.

Salirono e furono ripartiti nelle due coperte, circa 1200 soldati, miscuglio abbastanza disciplinato di fuorusciti Svizzeri, Tedeschi, Belgi, Bavaresi, Austriaci ed Italiani, fra quali molti ex-gregari del papa: inoltre vennero collocati in apposito corridoio, costruito d'ordine e spese del governo olandese, lungo tutte le stive, circa 500 condannati indigeni o *coolies* destinati a sostituire il treno per

i trasporti di materiale e viveri presso le truppe di spedizione.[1]

26. La navigazione procedeva regolarmente, ma la temperatura era soffocante; malgrado il perfetto ordine mantenuto con tutte le possibili precauzioni, il puzzo andavasi facendo di giorno in giorno più nauseante. Non si sospettava di colèra a bordo, sebbene, d'accordo coi sanitari olandesi, alcune morti accadute fra le truppe e fra i condannati s' attribuissero a dissenterie, onde non preoccupare l'animo di tutto il personale. Ma la notte del 23 novembre, attraversando lo stretto di Rhio Singapore per procedere in quello di Malacca, alcuni casi di morbo si resero troppo evidenti fra gli Olandesi, perchè non fossero attribuiti a colèra. Un cadavere involto in una stuoia con zavorra ai piedi vien gettato in mare. Il 24 altri cinque sono precipitati all' istesso modo nelle onde; il dì successivo altri molti sono attaccati dal male, e quindici cadaveri hanno la medesima sorte. Il 26 arrivò la nave nella baia d' Atchin, sulla cui spiaggia gli Olandesi stabilirono tosto un ospitale pei colerosi: ma le truppe continuarono a rimanere imbarcate, quantunque Bixio cercasse di persuadere il comando della spedizione della convenienza sanitaria della discesa.

---

[1] Ecco la nota numerica del personale Olandese inbarcatosi ad Atchin

	Luogotenente Colonnello	N.	1
	Maggiore	»	1
	Capitani	»	9
	1ᶦ Luogotenenti	»	19
	2ᶦ id	»	10
	Aiutante Quartier Mastro	»	1
		N.	41
Europei	Aiutanti sott' ufficiali	N.	2
	Sergenti Maggiori	»	9
	Sergenti e Furieri	»	32
		N.	43
	Soldati e Caporali Europei	N.	501
	Sott' ufficiali Caporali e Soldati indigeni	»	487
	Donne	»	34
	Ordinanze ufficiali	»	82
	Condannati	»	500
	Totale generale	N.	1688

Sin allora però, malgrado il grave pericolo, l'equipaggio del *Maddaloni* erasi mantenuto illeso, ma il 3 dicembre un chinese che ne faceva parte, fu la prima vittima; e due giorni dopo morì il terzo meccanico, robusto giovine inglese; quindi soccombettero tre marinai, ed ammalarono due ufficiali, mentre fra le truppe di trasporto non diminuiva la strage. Ormai non vi erano più sacchi nè pesi, ed i cadaveri così in fretta gettati in mare galleggiavano, orrendo spettacolo, intorno alle navi sulla superficie delle onde agitate.

Il comandante della spedizione, generale Van-Swieten, prima di arrischiare lo sbarco attese 13 giorni; intanto visitò la flotta e gli altri legni, su cui erano le sue truppe ed i suoi mezzi di guerra: scendendo dal *Maddaloni*, si congratulò di aver trovato quella nave più in ordine che quelle della sua squadra, del che Bixio fu sollecito a dividere l'encomio coll'equipaggio. — Il Bozzoni ed altri ebbero il permesso di scendere a terra per far caccia ed acqua, valendosi della lancia a vapore: ma corsero qualche rischio e tentarono inutilmente di porsi in relazione con taluno di quegli indigeni, benchè riconosciuti non olandesi. — Intanto l'esitanza dell'assalitore incoraggiò gli Atchinesi i quali raddoppiarono arditamente gli agguati e le insidie suggerite dalle loro costumanze selvaggie e dall'istinto d'indipendenza.

27. Finalmente il mattino del 9 dicembre venne prescritta la discesa: e Bixio che già aveva commesso alla cura del capitano Casella l'esecuzione di due commode scalee che dalla coperta mettevano nelle lancie lateralmente ai bordi, rese così semplice e rapida la operazione da destare le meraviglie delle altre navi in rada. Il giorno 9 nello stesso modo si operò lo sbarco delle munizioni e di 34 donne che quelle truppe traevano con sè sotto il titolo e colle qualità di vivandiere stipendiate: in appresso il *Maddaloni* virò dietro la linea delle navi da guerra; ed il giorno 10 venne operata la disinfettazione della nave.

28. Circa le operazioni militari, Bixio, malgrado i continui stimoli, s'impose sempre la più scrupolosa riserva, sia cogli Olandesi, sia con quelli del suo equipaggio, mostrando non volersene ingerire nè punto nè poco. — Tal contegno gli produsse l'odio dei suoi noleggiatori che forse non a caso avevano creduto far lor prò, contrattando quella nave ad un compenso mensile sproporzionatamente su-

periore al prezzo patuito con altri trasporti del commercio. [1]

Cogli ufficiali di quell' esercito non volle alcuna dimestichezza, sebbene non abbia mancato di far usare loro la dovuta ospitalità: esso d'altronde neppur per indole avrebbe potuto associarsi, parco com' era, alle abbondanti libazioni ad essi indispensabili per rompere le noie della navigazione. Col tenente colonnello Pel, quello stesso che più tardi divenne comandante la spedizione Olandese, e che allora comandava le forze imbarcate ed a cui Bixio aveva ceduto il suo elegantissimo quartino di poppa, il riserbo fu tale che scambiò con lui una sola breve visita: questi anzi spingeva la sua avversione pel patriota italiano al punto che se per caso sentiva nominare il capitano della nave col suo titolo di generale soggiungeva ironicamente: *Quel gènèral? Le gènèral schipp peut-être?* — Quando poi Pel sbarcò, evitò ad arte di vederlo per non ringraziarlo delle cortesie avutesi, e poscia rifiutossi persino di lasciare le dichiarazioni di trasporto, ciò che solo per ordini superiori fece in appresso. Quell' uomo che poi comandò la 3ª spedizione contro gli indigeni morì al principio del 1876 appunto di colèra nell' Atchin.

È necessario però esser giusti: gli ufficiali imbarcati non potevano comprendere le convenienze che obbligavano il generale italiano a serbar verso loro una freddezza insolita fra militari: d'altronde se anche non fosse stata quella la causa, v'era forse di peggio, ossia una voce assai verosimile, per cui palesando sprezzo per l' andamento lento di quelle operazioni, Bixio avesse detto « che con un reggimento dei suoi bravi bersaglieri s' impegnava d'assoggettare in poche settimane la intera Sumatra. » — Non sorprenda quindi, fondata o no questa diceria, la reazione per parte degli olandesi.

---

[1] Da una notevole pubblicazione della *Revue militaire de l'ètranger del* 1874 intitolata: *Gli Olandesi alla guerra di Sumatra,* ritraggo il seguente periodo:

« Vari bastimenti, specialmente armati dall' Inghilterra e dall' Italia, vennero dall' Europa a Giava per mettersi a disposizione del governo olandese. Il prezzo del nolo era in media di 1200 franchi al giorno per una campagna di sei mesi, con qualche bastimento però si era trattato con condizioni particolari, ed è così che un gran trasporto italiano, il *Maddaloni*, era noleggiato al prezzo di 2800 franchi al giorno ». Noto che tal prezzo risultava invece pella nave del gen. Bixio di franchi 5800, poichè a tanto corrispondono le sette-

29. Libero alla fine il *Maddaloni* da quelle genti, attendeva diligentemente alle necessarie disinfettazioni, e già si sperava che il terribile morbo avesse cessato di desolare, quando venne a colpire, come ultima vittima, la persona del Comandante. — Fin da quando fu a Batavia, pel nolo, era egli stato preso da malessere e da febbri: il predominio di sè stesso l'aveva preservato durante l'infierire della malattia, contuttochè fossero palesi in lui le traccie di insolite sofferenze. — Quest'uomo, le cui gesta erano popolari persino in quei lontani paesi, nelle cui acque erasi sottratto meravigliosamente alla morte in gioventù doveva morirvi sopraffatto dalla più terribile malattia, a 52 anni, nella pienezza di sue speranze!

Fu nella notte del 12 dicembre alle ore 11 che egli accusò i primi sintomi, tenendosi sdraiato e seminudo sul lettuccio della casetta del ponte di suo comando; il dottore Saluzzo fu sollecito ad apprestargli i necessari soccorsi, ed in tutti fu una ressa per tentar di salvarlo. Malgrado l'energica tempra dall'ammalato, il morbo faceva inesorabilmente dei progressi lottando colla sua vittima; e dei giorni passarono prima che egli si desse vinto. Ai mali fisici s'aggiunsero forse i morali, poichè qualche giorno prima era fatalmente arrivata a Bixio una lettera del *Credito degli Armatori*, con cui acremente lo si rimproverava di non aver forniti degli schiarimenti ed ingiungevaglisi di *rendere conto* del suo operato, nello scopo evidente di esercitare sopra di lui il più minuto e mortificante controllo.

30. Perdute esso le speranze di riaversi, desiderò rimanessero seco soltanto il commissario signor Giuseppe Lombardi ed il dott. Mariano Saluzzo, e fra gli spasimi atroci del morbo dettò loro senza interruzioni la seguente lettera, che prova essergli mancata anzi fortuna che virtù:

« Nella Rada di Aljech. [1] A bordo del *Maddaloni* quattordici dicembre milleottocento settantatre, alle ore due e mezzo pom.

« Alla mia famiglia, ai miei amici, ai miei ufficiali di bordo del *Maddaloni*.

« *Cara Adelaide*

« Mi sento morire, e muoio col pensiero a Voi, benedicendo te e i figli. — Ho lasciato l'esercito che amavo, e posso dire che avevo

[1] Aljech si chiama in olandese il paese che gli Inglesi chiamano

lasciato anche l'Italia, che pure amo tanto: ma mi parve che come padre e marito, mi doveva a te ed ai miei figliuoli. — Ho fatto tutto quanto potevo nell'intendimento unico di collocare le mie bimbe, Giuseppina e Riccarda in modo conveniente, ed i due miei ragazzi Garibaldi e Camillo. Io sperava di restar tanto in vita per dar loro una buona educazione: ma la vita mi manca, non mi rimane che a sperare che la patria mia, che ho servito con amore ed il mio Re Vittorio Emanuele, che ho servito ed amato come un buon Re, non dimenticheranno la mia famiglia.

Lombardi e Bozzoni, uno come commissario e l'altro come capitano del *Maddaloni*, ti faranno avere quel poco che resta delle mie fatiche come capitano e come armatore del *Maddaloni*, e lo faranno dal primo porto che toccherà il *Maddaloni* dopo Atchin.

Spero che il *Maddaloni* rimarrà alla famiglia e che tu, per mezzo di Bruno, di Bozzoni e Lombardi, potrai avere un utile discreto, tanto che ti permetta di educare i ragazzi e collocare le bimbe. Io non posso dirti di più per ora di affari.

Ti abbraccio caramente insieme a Giuseppina, Riccarda, Garibaldi e Camillo. Ricordami un'ultima volta a Nina tua sorella, a Matilde, a miei fatelli, ed ai parenti tutti. Addio!

« Ai miei Amici »

« Vi raccomando la mia famiglia che lascio nel bisogno. »

« Ai miei ufficiali di bordo del *Maddaloni* »

« Lascio morendo il comando del *Maddaloni* al capitano Francesco Bozzoni. Conto ch'egli lo comanderà bene e che ognuno di voi lo coadiuverà come coadiuvava me stesso, e spero che il commissario Lombardi vorrà continuare a prestare l'opera sua, così egregiamente come l'ha fatto fino adesso. Lombardi conosce tutti i miei affari, e sa come Bruno, mio cugino e mio procuratore generale a Genova, debba essere bene informato di tutto.

Lascio all'equipaggio intero un mio addio, ed un mese di gratificazione di soldo, oltre i due che gli sono dovuti pei due mesi di nolo dal governo olandese.

Troverete nel mio portafoglio una lettera di Credito sopra la casa Fraler e C. di Penang per fiorini [1] *dieci mila; e troverete*

---

[1] Questo periodo fu stampato appositamente in corsivo, perchè omesso in altre pubblicazioni avutesi dello stesso documento e particolarmente nella *Vita di Nino Bixio* del Guerzoni.

inoltre una credenziale pel credito Armatori di Lire sterline: da Lombardi conoscerete il resto. [1]

Addio a tutti .... Al dottor Mariano Saluzzo ed al capitano Lazzaro Casella tanti ringraziamenti.

« Nino Bixio. »

31. Ultimata la lettera la prese fra le mani, attentamente la lesse, e fattasi dare una penna, la firmò, raccomandando rimanesse segreta, finchè ei non fosse morto. La dissenteria intanto complicandosi coll'angosciosa lotta crampi. incominciò il giorno 15 lo stato algico; fu in preda ad un'agitazione estrema; i dolori alle estremità gli rendevano impossibile lo stare immobile; cominciarono dei vaniloqui durante i quali correvano sul suo labbro i nomi dei suoi figli, di sua moglie, d'Italia, di Re Vittorio Emanuele, di Garibaldi' alternati con alcune frasi della *Stella Confidente.* Il mattino del 16, il respiro si fece corto, interrotto e penoso, la spossatezza fu estrema, . . . poi ancora il delirio, . . . poi il letargo, poi la cessazione di tutte le funzioni vitali. . . . e Nino Bixio rese placidamente la sua grand'anima a Dio. — Ma prima di abbandonare per sempre le spoglie mortali, quello spirito ebbe un ultimo e fugace anelito di vita; l'occhio si aprì, vi brillò un lampo d'intelligenza e d'amore, e lo sguardo mesto ed errabonpo accarezzò, scorrendo da poppa a prora, tutta la superficie del suo *Maddaloni* .... E tutto fu finito. [2]

32. Il numero personale di bordo manifestò subito il pietoso desiderio di trasportare in Europa la salma, con-

[1] Nell'autografo esiste un sègno convenzionale che fece credere questa somma sterline: il sig. Lombardi assicura però che quella specie di grafa significava semplicemente fiorini olandesi; ciò a rettifica di quanto venne stampato nella edizione intera dell'opera *Patria e Famiglia, notizie del Generale Nino Bixio.*

[2] Relativamente agli ultimi aneliti di Nino Bixio, riproduco il passo seguente: il primo tratto da una lettera del sig. Lombardi:

Nella lunga agonia, vaneggiando voleva gli fosse tagliata la gamba ch'ebbe ferita combattendo: il mattino del 15, essendo io al suo capezzale, mi chiese dell'ora, ed avendogli risposto essere le 10 mi ripetè: le 10! .... Oh povere mie bimbe! »

« Nel mattino del 16, verso le 9, un momento prima di spirare, desiderò di esser alzato a sedere un po', e dato un lungo sguardo da poppa a prora si lasciò ricadere addietro e morì!! »

servandola nell' alcool in un recipiente ermeticamente chiuso da collocarsi nella stiva della nave; ma le autorità olandesi fecero qualche opposizione, nè quelli di bordo seppero decidersi alla cremazione sia nei focolari della macchina, sia sopra un rogo innalzato su qualche punto della spiaggia, per raccoglierne le ceneri, il che del resto anche la natura del morbo consigliava. — Invece lasciato il corpo sul lettuccio ove era rimasto esanime, dopo 12 ore tolto e vestito dei suoi abiti ordinari, fu posto dentro una cassa di ferro, che serviva a contener l' acqua in un angolo della cucina. In quel feretro improvvisato, in uno al cadavere venne posto un astuccio di latta contenente una pergamena che ricordava i titoli e le qualità dell' estinto, dopo di che fu chiuso e saldato il coperchio, sopra il quale venne ancora inciso l' anno 1873. Così col modesto corteggio degli ufficiali di bordo, valendosi della lancia a vapore si tentò trasportare quel feretro nell' isoletta di *Pulo Borroo,* al centro della rada, onde seppellirlo ai piedi d'una palma gigantesca e maestosa che attraeva l' attenzione in quel luogo. Ma i marosi impedirono ostinatamente che potesse effettuarsi lo sbarco, e però quel prezioso deposito, che parea non si volesse staccare dalla sua nave, fu riportato a bordo ancora per la notte: all' alba successiva coll' istesso accompagnamento venne portato e disceso nell' altro isolotto di *Pulo Tuan* (che in malese vuol dire *Isola del Signore*) a due tratti di fucile dalla spiaggia di Lampegger occupata dagli Atcinesi; e quivi, sepolto in una fossa scavata nel mezzo ad alcuni palmizi che ebbesi cura di scortecciare, e dopo precisato il luogo facendone lo schizzo topografico, e intrecciati alcuni rami di quelle piante sulla terra rimessa, fu dato l' ultimo addio a quei preziosi resti mortali.

33. Morto il Generale, gli Olandesi furono solleciti a licenziare il *Maddaloni*; e la sera del 21 prima di lasciare la funesta baia di Atchin; Bozzoni, Casella, il dottore Saluzzo, Lombardi e qualche altro, volevano recare pietoso tributo di compianto su quella tomba; ma raggiunto l' isolotto, qual dolorosa sorpresa non li attendeva! La terra sconvolta; le palme che vi stavano sopra, sparse pel suolo, la cassa sparita!!! Evidentemente gli indigeni della costa, accortisi che gli Europei avevano nascosto colà qualche cosa, commisero l' atto esacrando: cinque indigeni come indagarono di poi gli Olandesi, trattane la cassa la esportarono sulla spiaggia, ove più sicuramente e

a loro agio l'aprirono: ma visto che conteneva un cadavere in istato di putrefazione, anzichè un tesoro, ne tolsero la forza e le vesti, strappandone e gittandone le membra sulla sabbia, alla foce ed in riva destra del Blang-Kala.

Ritornata la mesta comitiva sulla nave, il capitano Bozzoni informò tosto il generale Van-Swietten della manomissione, e questi promise che gli Olandesi si sarebbero interessati alla ricerca di quei resti tanto cari all' Italia. — Non s' era per anco ricevuta questa risposta, che il *Maddaloni* salpò per Batavia ove, cessato il contratto cogli Olandesi prima che scadesse il terzo mese, la casa Maclaine-Watson aveva impegno, col defunto Bixio, di fornire il carico di ritorno in Europa.

34. Il sig. Bozzoni prescelto da Bixio morente a succedergli, aveva ben ragione di sentire tutto l' orgoglio per la preferenza ottenuta, e volle certo corrispondere degnamente alla grande responsabilità che si assumeva, poichè la sua gloria e fors' anco la sua fortuna erano associate a quell'impresa. Il Generale, nel preferirlo al Casello, cui avrebbe spettato succedergli, aveva fatto calcolo non solo sulle sue distinte attitudini marinaresche tecniche e pratiche, ma anche sulla di lui giovinezza e sul suo animo risoluto e naturalmente avido di gloria. Questi non avrebbe dovuto scostarsi dagli esempi e dalle raccomandazioni avute dal suo predecessore, nè preoocuparsi troppo della condizione finanziaria della nave, pur di condurre innanzi l' impresa e farla sussistere. Ma trovò dapprima della riluttanza nel personale di bordo, poi s' impressionò dell' azione che potevano esercitare i creditori, e finalmente fu scosso dalla dichiarazione emessa dal nostro console, al suo passaggio da Singapore, che la lettera dettata da Bixio morente, munita di una pura firma com' era, non costituisce un testamento olografo, a senso degli articoli 774, 775, 789 e 804 del vigente nostro Codice Civile, sibbene dovesse ritenersi come una semplice espressione dei sentimenti del moribondo, eseguibili in modo relativo dai dai suoi superstiti. Questa fu forse anche la causa per cui il sig, Bozzoni allora non credette di poter mandare alla famiglia quel poco che era rimasto delle fatiche del Generale, qual defunto capitano od armatore del *Maddaloni*, e preferì invece di evitare alla nave un credito di navigazione, trattenendo quei fondi.

Intanto nella confusione d' ordini, che avrebbero dovuto arrivare solo dalla vedova, rimasta armatrice, il novello

Comandante diede retta alle ingiunzioni che furono più solleciti a inviargli gli amministratori della società *Credito degli Armatori* in Genova o chi per essi.

Non intendo far colpa al sig. Bozzoni, se non riuscì a sostituire sulla scena del mondo un uomo come Nino Bixio, chè non poteva sostituirsi davvero: m'è però d'uopo dire ch'egli invece di padroneggiare la posizione cercando buoni noli, come aveva fatto il suo predecessore, contemplò l'eredità dal lato più debole, cioè dal finanziario, nè fa meraviglia se l'impresa gli sfuggì e precipitò a maggior rovina che non sarebbe toccata (alla famiglia di Bixio ed agli azionisti) se fosse naufragata la nave, assicurata com'era. La fortuna sta cogli operosi, il vento coll'esperto nocchiero, ed il mondo termina sempre coll'esser degli audaci; ecco cosa doveva rispondere il sig. Bozzoni, che d'altronde so essere un espertissimo capitano marittimo, al nostro Console di Singapore ed al *Credito degli Armatori* di Genova in tanto solo a salvarsi da eminente fallimento.

35. Ma anche le condizioni finanziarie del *Maddaloni* se erano difficili, non erano pessime; basti dire che la sua navigazione dal giugno 1873 ai primi di aprile 1874, malgrado gli scarsi guadagni degli ultimi tre mesi, produsse 890283 lire ital. lorde, che, tenuto calcolo del cambio colla nostra carta corrisposero a più che un milione!

Esatto era quindi il criterio del Generale, che la nave dovesse fruttare almeno un milione e mezzo di prodotto lordo all'anno, e quindi rimane anche facilmente provato che alla fine di decembre 1874, epoca in cui dovevano essere distribuiti i primi dividendi fra i compartecipi, tal prodotto sarebbe asceso a circa due milioni 250 m. franchi. Su quella somma l'armatore (Bixio) aveva diritto al 15 per % garantitogli dall'articolo 4° della Convenzione, più alle sue paghe: inoltre doveva concorrere al dividendo con 690 azioni in nome proprio, lo che tutt'insieme (assai facilmente) avrebbegli dato modo di saldare completamente le 390 m. lire ital. comprese nel debito col sig. Leslie, ed imputabili a lui pel fatto delle 390 azioni che assunse per lasciarle in cauzione in Inghilterra, come sopra ho narrato. — Quanto alla nave, o per meglio dire all'azienda sociale, calcolando che la passività per provvista di carbone, spese di personale, diritti di commissione, ancoraggi, pedaggio dell'Ismo, pilotaggio, manutenzione del materiale, tasse varie, premio d'assicurazione ecc. ecc. in 18 mesi avessero ridotto il lordo di 2250000 lire, anche a

un solo milione di netto, riesce evidente che sarebbe rimasto sufficiente avanzo non solo per pagare gli interessi, ma anche per rimettere nei limiti di 450 m. l. il prestito colla *Società degli Armatori*, saldando completamente ed in tempo l' intero debito lasciato in Inghilterra, già estinto per metà vivente il Generale. Nè questo sembrerà strano od esagerato, per poco che si faccia il calcolo che a quell'epoca avrebbe potuto essere suddiviso il 20 per % per ciascuna azione, conservando ancora alla nave competente colonna, e mettendo qualche avanzo superfluo in conto corrente al *Credito degli Armatori*, come contempla il § 7° della *Privata scrittura*.

Ripetendo lo stesso facilissimo calcolo pell' anno successivo, pel lordo cioè d' un milione e mezzo e pel netto di 600 m. l, è ovvio riconoscere la grande probabilità che, nel 1875, tanto gli eredi che la nave trovassero guadagni sufficienti per svincolarsi da qualche passività e soggezione, onde l' impresa corresse prospera e gloriosa i suoi destini, secondo le mire e gli altri concetti del suo iniziatore.

Ma così non piacque alla Provvidenza!

36. La notizia che Nino Bixio non era più, destò un vivo senso di costernazione non solo in ogni angolo d' Italia, ma fu dolorosamente sentita in tutta Europa e lungo le coste Indo-Chinese, ove il suo nome e la sua impresa ispiravano simpatia e fiducia. Molti minicipi, quello di Genova a capo, [1] il Senato del Regno e parecchi pubblici e

---

[1] Il consiglio municipale di Genova volle porgere al compianto concittadino il più alto onore che per lui si potea deliberando nel suo seno, in seduta del 9 febbraio 1874 quanto segue:

« Ritenuto il sacro dovere di onorare e tramandare ai posteri la memoria dei cittadini che colle egregie opere si resero benemeriti del loro paese: ritenuto che il generale Nino Bixio a cui Genova si gloria d' aver dato i natali, pèr la nobiltà del suo carattere, e pell' indomita costanza, e per i servigi eminenti resi alla patria, sia come rappresentante della nazione, si è acquistato dei titoli imperituri all' amministrazione ed alla riconoscenza dei suoi concittadini, e un posto laminoso nella storia, deliberò:

1. Che sia dato il nome di Nino Bixio alla nuova via dietro al coro della basilica di Carignano.

2. Che nel cimitero di Staglieno sia assegnato alla salma del generale Nino Bixio uno dei posti riservati ai cittadini illustri e benemeriti della patria.

3. Che l' orfano primogenito del gen. Bixio sia mantenuto a spese del municipio nel collegio nazionale, riservando analoga deli-

privati consessi, vollero con affettuose deliberazioni lenire il dolore della famiglia, per la gravissima perdita. Per molti giorni in Italia, avvezzi alle leggendarie vicende di quel nome simpatico e caro, non si volle quasi credere alla possibilità di sua morte; si sperò almeno, finchè la notizia portata dal telegrafo olandese, non venne confermata ripetutamente al Ministero degli Esteri dalle nostre autorità consolari di Singapore e Batavia. — Intanto finchè non giunsero relazioni più dettagliate, i più strani commenti occuparono l' immaginazione degli spacciatori di novelle, onde soddisfare la curiosità del giorno, avida di spiegarsi in qualche modo straordinario la scomparsa d'un personaggio così singolare. Fra questi parti d' immaginazione, ottenne più voga quello che Bixio fosse stato preso e decapitato dagli Atcinesi, contro i quali sarebbe disceso a combattere, aiutando gli Olandesi. Buggiarda, oltrechè malevola versione, che fece desolati di doppia angoscia e l'infelice famiglia e gli amici, che sapevano bene quanto una simile accusa fosse indegna di tanto uomo!

Le manifestazioni di pubblico compianto ripeteronsi per molto tempo di maniera che la triste realtà delle cose veniva confermata in tutti i suoi particolari. In più luoghi si iniziarono delle sottoscrizioni per onorarne il ricordo, ma Palermo fu la prima che ebbe il vanto di far scolpire un busto al secondo dei Mille di Marsala.

I giornali oscurantisti, e anche ciò ridonda a elogio del mio protagonista, non seppero nascondere invece la propria gioia per la morte di tanto loro spauracchio; e cercarono e raccolsero dal fango dei più infingardi, stati sul *Maddaloni,* un infame libello, per vomitare contro quello spirito, ormai inoffensivo, il velenoso loro fiele. Il cielo disperda le infami parole e le bugiarde accuse, indegne di essere ricordate.

La vedova gratissima offrì in segno di particolare riconoscenza la cara memoria della spada che il suo sposo cinse al fianco nelle patrie battaglie, che la Giunta Municipale aggradì sommamente, deliberando di fare incidere sul dono il nome del generale Nino Bixio e di conservarlo nel palazzo civico fra le cose più preziose. In questo incontro il marchese Podestà, assessore anziano, confermò il voto alla signora Adelaide Bixio ch' essa possa condurre i figli ad ispirarsi sulla tomba del magnanimo genitore, le cui ceneri sono desiderate non solo da Genova, ma da tutta Italia.

37. Ad esprimere come la morte di tanto padre fu sentita e si senta in sua famiglia, faccio posto ad una mesta rimembranza scritta dalla sua Giuseppina, concessa alle mie preghiere:

« Tu ci hai lasciati mio povero Papà, tu ti sei spento lungi dai tuoi più cari senza il conforto di una parola amica, senza che ti fosse dato di rivedere per un istante almeno chi amavi tanto. Ah! perchè non mi venne concesso di trovarmi presso di te in quei supremi momenti! avrei tanto lottato che Dio mi avrebbe permesso di strapparti alla morte, o di morire con te! E tu pur fra le tue torture trovasti ancora la forza d' inviarci un saluto, l' estremo saluto, in cui era compendiato tutto l' amore di padre è marito. E a noi non venne concesso di chiuderti gli occhi, non dato di accompagnarti all' ultima dimora, e neppure l' unico conforto di deporre un bacio sulla tua gelida fronte; e tu soccombevi colpito dal più tremendo dei mali mentre la tua Adelaide e i tuoi figli ti aspettavano invano. Oh! le ore lente, angosciose, che scorsero per noi dal 20 dicembre 1873, dalla sera in cui ci venne tolta ogni speranza di rivederti quaggiù! E non aver nemmeno il conforto di deporre una corona sulla tua tomba, di poter piangere su di quelle zolle, ove tu dormi l' ultimo sonno e non poter dire: Egli è quì!

« Il tuo spirito librasi ora in altre sfere, mentre noi siamo ancora su questa terra, che ci parea si bella quando tu vivevi: io voglio consegnare a questa pagina il ricordo delle ore felici, che trascorremmo al tuo fianco, e se è possibile esprimere tutte le prove di amore che ci prodigasti.

La prima rimembranza che mi rimane, è quando, caduto da cavallo al passaggio del Volturno, fosti trasportato presso la tua famiglia in Napoli. Non dimenticherò mai que' momenti e gli accenti di affetto con cui mi chiamavi accanto a te, e tutte le carezze che mi ebbi quando mi avvicinai al tuo letto!

Come potrei dire tutte le cure e i sacrifici sostenuti per la nostra educazione?

I pochi momenti che passavi in famiglia erano consacrati tutti a noi, sapevi divertirti coi tuoi bimbi, studiavi con loro e nulla ti era più gradito che la loro presenza e le loro carezze. Oh! le belle sere che abbiamo passate e che non ritornano mai più! Mammà seseduta accanto a te, Camillo e Garibaldi sui tuoi ginocchi, Riccarda ed io ai tuoi piedi, tutti pendevamo dal tuo labbro che sì belle e

tenere cose sapeva dirci, e dai tuoi sguardi che rivelavano il più intenso amore, che sia dato sentire quaggiù!

Povero Papà! quante volte, bambina ancora, ero svegliata alla notte da un passo e da un bacio furtivo! Eri tu che venivi ad accertarti, se il sonno proteggeva le tue creature!

Come eri contento quando sapevamo suonarti un bel pezzo? Quando ti presentavamo un paesaggio? Un bacio affettuoso ne era il premio, e Riccarda ed io eravamo ricompensate.

Che affettuose lettere sapevi scriverci durante le tue lunghe assenze, con quale ansia erano aspettate, e con quale emozione ricevute!

Ogni volta che qualcuno di noi cadeva ammalato, quale assistenza sapevi fargli!

Quando Camillo, di pochi giorni ancora, veniva colpito da oftalmia, con che amore non ti consacrasti alla sua culla! Io ricordo sempre le lunghe notti insonni che passasti al suo capezzale, senza mai un momento di riposo, e non avesti pace finchè non potè dirsi guarito.

Quale amore e che venerazione nutrivi per Mammà! Amatela sempre, dicevi a noi, imitatela e avrete la stima di tutti. — Povera Mammà! come ti amava anch' essa, quante e amare lagrime dovè versare per te. Quale stima profonda e reciproca non vi legava l'uno all' altra, eppure ben pochi momenti vi fu concesso di vivere insieme; tu sempre lontano fra tempeste e perigli, ella piangendo e tremando per la tua vita; e ben poche volte vid'io un sorriso di giubilo sulle sue labbra.

Povero Papà! quale prova di amore, quando per il bene e l'avvenire della tua famiglia desti un addio alla carriera in cui eri nella gloria, per seguir quella incerta e fortunosa del mare! E non fu senza lunghi combattimenti, e debbo pur dirlo . . . . . . senza lacrime. Sì, tu piangevi in quel giorno in cui l' ufficialità della divisione di Livorno era accorsa a darti un addio; tu piangevi, povero Papà! E poi! quanti stenti, quanta bile, quanti pensieri; . . . . e che ne avesti in compenso? . . . . una morte tremenda lungi dai tuoi cari! Eppur tu ne avevi il presentimento nell' ultimo anno della tua vita!

Durante una gita fatta in Germania, trovandoci nella città di Würzburg. incontrammo un funebre corteo ove si distinguevano i parenti del defunto. Tu ti fermasti impensierito, e seguendoli cogli occhi esclamavi: Io non avrò nessuno della mia famiglia che m' accompagni all' ultima dimora! E pur troppo fu così!!

Povero papà! Qual fu la tua contentezza, quando ci conducesti a bordo del tuo *Maddaloni*, ove facesti schiudere innanzi a me un orizzonte di gioie e di fiori. Quante belle promesse! quante illusioni che troncò la tua morte! Se tu sapessi quante ore malinconiche passai alla mia finestra durante l'ultimo tuo viaggio! Se tu sapessi quanto amavo le stelle, perchè splendevano su quei mari remoti, e potevano esser vedute da te! E tu pure m'inviavi in quei momenti un saluto affettuoso, il tuo pensiero era sempre a Genova, ed io ti seguivo sulla tolda del *Maddaloni*, sulle coste di Giava, venivo con te a Sumatra, che vedeva nella mia mente, e mi parevano si belle. Ogni sera al cader del sole io era là! Ah! quel che mi dicevano e quel ch'io dicevo a loro non v'è favella che lo ripeta! Ed ora tu più non sei, e non mi rimane che a impetrare dalle stelle di piovere con raggio tranquillo e amoroso una mia lacrima sulla deserta tua tomba.... su quelle zolle sconosciute e forse desolate per sempre. . . . . .

Ed ora mio povero Papà! l'unica speranza che ci rimane è chè Garibaldi e Camillo sapranno rendersi degni del loro padre. Noi faremo il possibile, perchè seguano l'esempio che loro tracciasti, additandoti sublime a Governolo, a Marsala, a Calatafimi, a Palermo, a Reggio, a Maddaloni, a Villafranca, a Roma; mostrandoti tenero e affezionato nel santuario delle domestiche pareti, sereno e tranquillo per le tempeste e le procelle come nell'istante della morte. Ed essi potranno ripetere con orgoglio il tuo nome, e in questo trovare il pegno più sicuro e l'eredità più santa che sia data quaggiù.

Queste parole son ben degne d'una figlia di tanto padre, e saran lette da tutti con quella profonda e invincibile commozione con cui furon dettate, perchè il nome di Nino Bixio non appartiene solo alla sua famiglia, ma all'Italia tutta, ed a quanti hanno in pregio le alte ed eroiche virtù di cui fu sempre splendido esempio.

38. Appena corse la fatale non ben creduta notizia, moltissimi s'affrettarono a profferire i loro disinteressati servigi alla vedova. troppo desolata per approfittarne: l'avv. Tito Orsini nel visitarla, il secondo giorno del lutto, la assicurò « che se pel defunto era stata sempre aperta una porta del suo studio, pella di lui famiglia ne avrebbe schiuse due », e giunse sino ad assicurarla che in qualunque peggior evento, essa sarebbe rimasta sempre armatrice del *Maddaloni*, che avrebbe continuato a navigare in nome di lei. — Intanto la consigliò a pregare il comm. Rubattino, come molto pratico di quel genere d'affari a

voler assumersi di rappresentarla: questi dopo qualche esitazione accettò, manifestando il proposito e la determinazione che, se non ricavavano due milioni dalla vendita del bastimento, questo avrebbe seguitato a navigare. Intanto però si trascurarono i noli, e la nave rimase ferma e passiva in Olanda.

Anche il *Credito Armatori,* per bocca del sig. Alessandro Piaggio, suo amministratore, asseriva di non voler garantirsi col sequestro della nave, ma intanto prese ad esaminarla e cercava conoscere il prezzo che si sarebbe potuto ricavare vendendola. S'ebbe anche cura di screditare la nave, dicendola male atta a proficui guadagni.[1] Tutti i fondi del *Maddaloni,* in forza di una lettera consigliata alla signora Adelaide dal comm. Balduino d'intesa collo stesso avv. Orsini, furono dal capitano Bozzoni passati ad un rappresentante della *Società,* lusingati di sottrarre con ciò e con altre penose rinuncie, la nave all'azione del creditore per farle continuare la navigazione, come avevano promesso. Il sig. Bruno ed il sig. Lombardi, l'uno Procuratore rappresentante e l'altro Commissario del defunto, che sino allora avevano tenuto regolare scrittura dalla gestione, o furono licenziati o non furono più consultati, dopo che ebbero conseguati tutti i i loro conti al sig. comm. Rubattino. Questi che la Vedova intendeva suo rappresentante e procuratore, soppraffatto dal lavoro quotidiano, e costretto a lunghe assenze da Genova, desiderò aver un compagno che corrispondesse per lui con la vedova più assiduamente, e fosse interprete fra essi due.

Fatalità volle che in questo mentre morisse l'avv. Carcassi, e che anche i consigli avveduti dell'avv. Giacomo Ugo fossero negletti: in loro vece il cav. Nicola Mameli, distinto filosofo, fratello del compianto poeta Goffredo, si assunse tal còmpito e riunì presso di sè tutte le carte trovate sul *Maddaloni* e in casa Bixio, per leggerle: ma intanto la condotta degli affari, passando dall'una all'altra mano, difettò di quella uniformità di apprezzamento che sarebbe stata necessaria, dovendo lottare non dirò con

---

[1] A dimostrare quanto fondamento avessero tali osservazioni, serva il seguente brano, di lettera del sig. G. Simeone: « In Inghilterra ho veduto il Maddaloni signoreggiare il mare, con bandiera inglese viaggiando da colà per le Indie e per la China, dando agli armatori proficui guadagni. — Noi poveri azionisti dovemmo perdere fino all'ultimo centesimo, e quel che è più ridicolo senza conti e senza veruna soddisfazione. — Che cosa è il mondo ! ! »

gente disonesta, ma con gente molto occupata. Malauguratamente un malinteso produsse freddezza nell' avv. Orsini, amico influentissimo e rappresentante il *Credito degli Armatori*, che per nessun conto si doveva disgustare. E così in poco tempo gl' interessi di quella desolata famiglia andarono a bioscio, illaquandosi in una confusione da cui nessuno seppe svincolarli finora.

39. L' impresa del *Maddaloni* fallì senza evidente necessità, e per sola causa della morte di Nino Bixio. La fretta forse del costruttore inglese nel reclamare il sequestro della nave a titolo di garanzia pel suo residuo avere di sterline 9527, e la malaugurata necessità del *Credito degli Armatori* di riparare ad altre meno proficue e meno gloriose speculazioni, col ricuperare i denari emessi in conto del generale Bixio e del *Maddaloni*, fecero sì che la *Società*, estinta prima l' ultima tratta col sig. Leslie, e rimasta unica creditrice, colla ragione che era morto l' armatore della nave, e malgrado la scrittura che l' obbligava per altri due anni, promovesse dal tribunale civile di Genova una sentenza [1] che ordinava il sequestro e la ven-

---

[1] « N. $^{906}/_{652}$ Tribunale Civile, Correzionale di Genova 26 giugno 1874. — In nome di S. M. ecc. . . . . il Tribunale Civile di Genova, sez. 1. ha pronunciato la seguente sentenza nella causa di subasta promossa dalla Società anonima *Credito degli Armatori*, stabilita in Genova, rappresentata dal procuratore Girolamo Graziani, contro la signora Adelaide Parodi, vedova del generale Nino Bixio, tanto a nome proprio, che quale madre ed amministratrice dei suoi figli minori Giuseppina, Riccarda, Garibaldi, Camillo, sorelle e fratelli Bixio, fu detto Bixio, residente in Genova, rappresentata dal Procuratore Luigi Emanuele Farina.

« Il procuratore Girolamo Graziani a nome e nell' interesse dell' atrice sua rappresentata (*Società Credito degli Armatori*) ha prese le seguenti conclusioni: piaccia al Tribunale Illmo autorizzare la vendita pel piroscafo *Maddaloni*, attualmente ancorato nel porto di New-Diep. (Olanda), approvare le condizioni infra tergorizzate, ordinare la formazione del Bando di vendita, delegando il console di S. M. il Re d' Italia residente in Amsterdam perchè stabilisca l' udienza in cui dovrà farsi l' incanto, e dia tutte quelle altre provvidenze relative alla operazione occorrente, con la vittpria delle spese. (*segue la descrizione del bastimento*).

6 Condizione della vendita: — 1° L' incanto sarà aperto sul prezzo di lire sterline 50 mila. — 2. Per offrire all' incanto dovrà depositarsi alla cancelleria del Consolato d' Italia in Amsterdam lire sterline 5000 a garanzia delle spese e dell' esecuzione del contratto. — 3. Il compratore dovrà pagare il prezzo per cui sarà stato deliberato

dita del vapore il *Maddaloni*. Ciò venne compiuto il 10 agosto 1874 alla presenza del regio console italiano in Amsterdam, deliberandosi la nave alla stessa società del *Credito degli Armatori* pella cifra di 50 m. e cento sterline, che al cambio d'allora su quella piazza (lire it. 27, 49) corrispondeva a l. i. 1,377,249. L'intera somma venne ritenuta dalla Società attrice e deliberatrice, la quale poi

---

il detto piroscafo alla Società promuovente la vendita o a chi per essa, nel termine di giorni 10, e fino a tanto che verrà fatto il pagamento del detto prezzo, non potrà il compratore prendere il possesso del Piroscafo. — 4. Le offerte non potranno essere minori di lire sterline 100 cadauna. — 5. Le spese della vendita, a cominciare dalla copia esecutiva dell'atto di costituzione di pegno, sino alla copia del deliberamento, saranno a carico del compratore e saranno prelevate dalla somma depositata, come all'articolo secondo. In tutto il resto e per l'assegnazione e distribuzione a farsi nanti il Tribunale civile di Genova, sarà operato il disposto dalla Legge.

« Il procuratore Luigi Emanuele Farina, a nome e nell'interesse della vedova del generale Bixio, signora Adele Parodi, a nome proprio che quale amministratrice dei figli minori (*suddetti*), conchiude concedersele atto della dichiarazione che fa di non opporsi a che questo Tribunale Illmo autorizzi la vendita del piroscafo *Maddaloni*, e ciò senza pregiudizio d'ogni maggior diritto che tanto a nome proprio che quale amministratrice di detti suoi figli minori le può competere sopra l'accennato piroscafo, e relativo prezzo.

« Ritenuto in fatto: che con pubblico Istrumento 4 ottobre 1873 rogato Bertora, reg. a Genova li 10 ottobre 1873, N. 700, * il gen. Nino Bixio si confessava debitore della somma capitale di 750 m. l. verso la Società anonima Credito degli armatori in Genova e quell'ente e costituiva in pegno garanzia di tal somma ed accessori, il corpo, gli attrezzi, l'armamento, gli arredi e la macchina del vapore ad elice denominato *Maddaloni* ivi descritto. Che con atto 30 maggio 1874 detta società faceva notificare alla signora Adelaide Parodi (e figli minori) copia autentica, spedita in forma esecutiva dell'Istrumento suindicato: che con precetto 5 giugno 1874 la Società medesima, premettendo ch'erasi resa esigibile l'intera somma suindicata ed accessori per l'inadempimento ai patti convenuti da parte del generale Bixio, e dopo la sua morte dalla di lui vedova signora Adelaide Parodi, ingiungeva alla stessa, nelle indicate qualità, di pagare entro (24) ventiquattro ore la cennata somma di lire settecento cinquanta mila cogli accessori, sotto comminatoria dell'esecuzione forzata sui

* *L'istrumento cui qui s'accenna rogato Bertora, altro non potrebbe essere che la prestabilita conversione in atto pubblico della* Scrittura privata 29 *marzo* 1873, *sulla quale il generale Bixio doveva basare tutta la sua condotta per riguardo al* Credito Armatori.

adducendo a pretesto urgente ed assoluto bisogno di danaro (a quanto fece reiteratamente annunciare dai giornali) senza prima versare il prezzo d' acquisto, la rivendette a pronti contanti con 5000 sterline di perdita in Inghilterra, dove passò nelle mani d' una società di vapori pelle Indie, che diminuitala d' un albero, le impose il nome di *Ciiy of Castle*. (Vedi nota a pagina 58.)

---

beni tutti del debitore, e specialmente sul piroscafo *Maddaloni*: che con citazione 11 giugno 1874 la ripetuta Società evocava in via sommaria nanti questo Tribunale la signora Adelaide Parodi, sempre nelle cennate sue qualità, decidendo il difetto di pagamento del debito di cui trattasi la vendita del detto piroscafo, alle condizioni ivi indicate: che alla relativa udienza le parti prendevano nel rispettivo interesse le sopra riferite conclusioni. — Considerato in ragione che il *Credito* pignoratizio, in caso di non effettuato pagamento del credito, ha diritto di far ordinare giudizialmente la vendita del pegno all'incanto. Che il credito libellato dalla Società attrice, nonchè la costituzione di pegno del piroscafo *Maddaloni* e il non effettuato pagamento, sono giustificati dal cennato istrumento 4 ottobre 1873 rogato Bertora: dai relativi atti della causa, e dal contegno della Convenuta: — Che avendo la società attrice adempiuto alle formalità dal legislatore prescritte onde poter conseguire la vendita di un bastimento dato in pegno, debbasi senza più autorizzare il chiesto incanto: — Che debbonsi del pari approvare le condizioni dell' attrice come sopra proposte ai numeri 1, 2. 4, 5, essendo conformi alla Legge, e dovendo seguire l' incanto in Olanda. — Che per lo contrario non puossi approvare la condizione al numero 3 ostandovi categoricamente il disposto degli articoli 303 e seguenti del codice di commercio. — Che perciò ed avuto riguardo alla distanza dei luoghi, a questa condizione deve essere sostituita la sottoindicata: Che si presentano da utlimo accoglibili le conclusioni della convenuta, essendo diretto unicamente ad una riserva di eventuali diritti sul piroscafo in vendita e pel relativo prezzo.

« Per questi motivi il Tribunale prefato, sentito il Pubblico Ministero: — dato alla convenuta delle dichiarazioni da essa fatte di non opporsi acchè questo Tribunale autorizzi la vendita del piroscafo *Maddaloni*, e ciò senza pregiudizio d' ogni maggiore diritto, che tanto a nome proprio, che quale amministratrice dei figli suoi minori le possa competere sopra l' accennato piroscafo e relativo prezzo;

« Autorizza la vendita del piroscafo *Maddaloni* sopra descritto, attualmente ancorato nel Porto di New-Diep (Olanda) alle condizioni dall' atrice proposte nelle soprariferite sue conclusioni ai n. 1, 2, 4, 5 che approva sostituendo alla condizione come sopra proposta, al n. terzo, il seguente:

« 3. — Il compratore, pegli effetti di cui al libro IV titolo II del Codice di Commercio, dovrà pagare nel termine di 24 ore il prezzo

La vendita vilissima del *Maddaloni* riuscì tanto più dolorosa, quanto più confortanti erano le lettere del costruttore inglese mandate alla signora Bixio, con cui la assicurava che il prezzo di quel vapore non poteva essere minore di 70 m. l. sterline:[1] d'altronde la *Società* prestatrice sembrava legata a rispettare il mutuo fatto per due o tre anni ancora, ed ogni sacrificio pareva essere stato fatto ad un tale scopo.

40. La scrittura privata 29 marzo 1873 (vedi n. 16) fra il generale Nino Bixio e la società *Credito degli Armatori* (scrittura di cui lascio volentieri libero giudizio al lettore), riguarda complessivamente un imprestito di L. 750 m. circa, costituito da tanti *pagherò* emessi dalla *Società* sopra la piazza di Londra a scadenze rateali, a partire dal 10 aprile 1873. — Di queste lire 750 m. a senso degli articoli 3° e 4°, 300 m. erano imprestate personalmente al generale Nino Bixio all'annuo frutto del 6 % con garanzia del deposito di 300 azioni intestate al Generale stesso e rappresentanti nominalmente il capitale imprestatogli. Il frutto annuo del 6 % era poi accresciuto da una commissione del 2 % accordato alla *Società* sovventrice sopra i prodotti lordi del traffico della nave, calcolati e stabiliti preventivamente in una somma fissa di un milione e mezzo all'anno, *sino ad estinzione di ogni debito del generale* verso la *Società*, talchè questa veniva a lucrare oltre il frutto del 6 % sulle somme imprestate,

della vendita depositandolo in quella Cassa Pubblica od altro Istituto di Credito che sarà all'uopo designato dal Console di S. M. il Re d'Italia in Amsterdam, e non potrà andare al possesso del piroscafo finchè non avrà giustificato il pagamento di quel prezzo. — Ordina la formazione del bando da stamparsi, notificarsi affiggersi ed, inserirsi a termine di legge, ed osservate le relative prescrizioni della legge medesima.

« Delega il Console di S. M. il Re d'Italia residente in Amsterdam, perchè stabilisca l'udienza in cui dovrà farsi l'incanto, e dia tutte le altre provvidenze relative alle operazioni occorrenti.

« Così pronunciato dal Tribunale Civile di Genova il giorno 26 del mese di giugno, dell'anno milleottocento settantaquattro.

« Carlo Cyleeo presidente — Guiglio — Tivaroni estensore.

« Pubblicata all'udienza di detto giorno, dal vice-Cancelliere sottoscritto

« Leoni V. C. »

[1] V. Documento XIII.

anche una commissione fissa di 30 m. lire all'anno, qualunque fosse (in seguito alle parziali restituzioni) la somma residuale del debito. — Calcolato a questo modo l'interesse pagato pel gen. Bixio alla *Società* per le 300 m. l. 48 m. all'anno, e così oltre al 16 %!!!

Le altre 450 m. lire erano imprestate alla nave al frutto legale del 6 %, e garantite dall'armamento del *Maddaloni*.

Questa divisione in due parti della somma totale, imprestata dalla *Società*, è nettamente stabilita, dai termini stessi dalla *Privata scrittura* e ancora meglio dall'articolo 2° della *Convenzione di Associazione del Maddaloni*, (vedi n. 9) ove viene interdetta in massima al capitano qualunque speculazione a carico della nave. Il generale Bixio, garantendo ai suoi sovventori il 2 % sul prodotto lordo del *Maddaloni*, non poteva evidentemente avere in mira altro che la cessione di altrettanta parte degli utili a lui personalmente attribuiti, sul prodotto stesso, a diminuizione della quota a lui spettante e per garanzia di un debito a lui solo imputabile. Ciò mostra che in nessun modo la *Società* sovventrice poteva render garante la nave della somma prestata al Generale sulla cauzione delle 300 azioni, senza oltrepassare i limiti di quella moderazione che l'usura usa almeno giustificare col rischio del capitale mutuato. Morto Bixio e approdata la nave in Olanda, il *Credito Armatori* fu sollecito a farsi cedere ogni fondo rimasto del milione toccato con li noli: nè parrebbe che tal fondo dovesse essere stato esiguo, ancorchè diminuito delle spese di navigazione e delle prime 9527 sterl. pagate al Leslie, poichè stante la costruzione recente del *Maddaloni*, le sue qualità veliere e i due mesi che s'ebbe il carbone *gratis* dal governo Olandese, non è ammissibile che vi sieno stati dispendi straordinari. D'altronde da ogni guasto di navigazione la nave era rassicurata. — Non pago di ciò, spinto forse anco dalla straordinaria crisi finanziaria che allora affliggeva Genova, il *Credito* intimò perentoriamente alla vedova armatrice il rimborso dell'intero suo avere, aumentatosi delle 9527 altre sterline ancora dovute al costruttore inglese da lui riscattate, onde rimanere unico creditore. La vedova nell'impossibilità di pagare oltre un milione in 24 ore, dovette lasciare che il Tribunale Civile di Genova sentenziasse l'asta del *Maddaloni*, che, come ho notato, la *Società Armatori* acquistò per conto proprio. In tal modo pagandosi delle 450000 l. imprestate alla nave,

e delle 265000 l. circa corrispondenti alla seconda tratta Leslie, sole somme di cui il Generale avesse lasciato responsabile il *Maddaloni*, la *Società* doveva tuttavia restituire una rimanenza di 660 m. l. It. circa, appartenente alla massa sociale.

Come, malgrado il divieto espresso dalla sentenza riferita nella nota precedente, la *Società* attrice e deliberatrice sia rimasta depositaria di tal ingente somma, ed ora ne scemi, a quel che si dice, l'importanza, sta alla Giustizia spiegarlo:[1] certo parmi che su tal capitale il credito non possa pretendere (e soltanto al momento della liquidazione generale) che $^{300}/_{1337}$, ossia il dividendo corrispondente alle azioni, vincolatele in pegno dal povero Bixio. Ma sulla detta somma residuale devono computarsi a detta *Società* gli interessi dal giorno della vendita, più un congruo indenizzo, sicchè dovrebbesi far assegnamento su di un dividendo di oltre 500 franchi per azione, dividendo non certo trascurabile nè da trascurarsi in questo momento che la *Società Credito degli Armatori* è in stato di liquidazione, mentre dall' altro lato la generosa rinuncia di molti azionisti sarebbe venuta in soccorso dei desolati pupilli che dal padre ereditarono soltanto la gloria del nome. — Tutto quello che potesse realizzarsi dalle azioni cedute del *Maddaloni*, costituirebbe pei figli di Bixio l'unica risorsa salvata in mezzo a tanto disastro.

È dispiacevole obbligo il notare che in questa dolorosa vendita ebbero ingerenza uomini eminenti e preclari, vecchi amici del Generale, che primitivamente favorirono con ogni ardore la sua impresa. Ciò non esprima il men che lieve sospetto, ma ricordi ad essi che vi sono a questo mondo cose in cui il dovere delle reciproche servitù vuol essere compiuto non solo con disinteresse, ma scrupolosamente chiarito, affinchè i più retti intendimenti non rimangano per avventura offuscati dalla contraddizione. Fatto sta, che in questo caso, tanto la famiglia del defunto quanto l'Italia, crudelmente defraudate nelle concepite speranze, sentono il bisogno di avere spiegata l'imprescindibile necessità di un abbandono altrettanto inatteso che deplorabile.

Prima di sospendere la navigazione, pare almeno che i compartecipanti alla impresa di N. Bixio avrebbero do-

---

[1] Vi è un delitto in previsione di cui sarebbe accusato il già Console d'Italia ad Amsterdam, ora deputato al Parlamento.

vuto essere convocati ad un' assemblea generale per determinare in proposito: ma per riguardo al *Credito Armatori*, nessuno mandò loro neppure un resoconto di contabilità. Anche mandato il consiglio d'amministrazione del detto *Credito* innanzi di esporsi ad un atto così odioso, qual era quello di richiedere il sequestro e la vendita della nave di Nino Bixio, non avrebbe fatto male a consultare i suoi azionisti per vedere, se la maggioranza non avesse preferito favorirne la navigazione, e rispettare la scrittura fatta, e la nobile impresa dell' illustre compianto patriota.

È poi inconcepibile come detta *Società* abbia potuto essere ad un tempo *attrice* nella causa contro la nave, e malgrado la sentenza, *depositaria* dell' intero importo ricavatone, e susseguentemente *arbitra* dei diritti degli eredi e degli azionisti. — Anche dopo il malaugurato incanto (che mette in apprensione sulle gravi conseguenze cui sono esposte le eredità sul mare), la *Società di Credito* Genovese, prima che rivendere in Inghilterra il *Maddaloni*, non avrebbe mal fatto ad offrirlo, per telegrafo, se occorreva, al Governo nostro, ovvero a taluno delle nostre società di navigazione. Il trasporto eseguito cogli Olandesi dispensa dal dimostrare che il *Maddaloni* avrebbe potuto servirci intanto di eccellente veicolo militare, e posto che in epoca non lontana si realizzi il progetto, di stabilire delle colonie penitenziarie nell' Atlantico o nel Pacifico, nessuna nave poteva essere più adatta per effettuare la deportazione. Il suo grande tonnellaggio poteva convenire al Tagliavia, allora capo della *Società della Trinacria*, che non possedeva ancora il numero dei bastimenti richiesti dal genere di traffici da lui iniziati coll' Oriente europeo. Altrettanto dicasi della Società *Lavarello*, che mantiene una linea coll' America Meridionale, e del *Rubattino* stesso, il quale ultimo sull' esempio di Bixio, iniziò ora viaggi con i possedimenti Neerlandesi del Pacifico, dopo d' aver assicurata ai vapori della sua società una linea colle Indie inglesi.

41. La famiglia di Nino Bixio sarebbe ora nel bisogno, se la generosità degli Italiani non fosse stata interpretrata dalla munificenza di Re Vittorio Emanuele, che assegnò alla vedova un' annua pensione sulla sua privata cassetta; ed il marchese Lodovico Pallavicini, proprietario dell' appartamento occupato dai superstiti, in via *Galeazzo Alessi* n. 3, interno 12, dichiarò che, sinchè la famiglia di Nino

Bixio rimarrà colà, non aumenterà l' annua pigione, accresciuta invece a tutti gli altri inquilini di quel fabbricato. — Se a ciò si aggiungano le disinteressate prestazioni che per parte di alcuni vecchi amici si fecero, onde tentare di por argine alle terribili conseguenze della disgrazia, la nobile gara, con cui la stampa quotidiana e scrittori distinti celebrarono la vita ed i meriti del Generale, i molti che cedettero compartecipazioni sulla nave, nella credenza di venire in aiuto degli orfani, quantunque tutto questo (pur troppo) non sia che momentaneo od apparente, conforta il dire, ad elogio del tempo in cui viviamo, che in questo caso dal pelago dell' umano egoismo emersero ancora buon numero di nobili cuori, ad attestare che l' amicizia e le ammirazioni vere si mantengono oltre la sventura, quando chi ne fu oggetto le meritò degnamente, come nel presente caso.

42. Le pratiche messe in opera col governo delle isole Neerlendesi dal nostro ministero degli esteri, dal municipio di Genova e dalla vedova, accertano del vivo interessamento posto dalle autorità politiche e militari Olandesi, non si tosto ebbero occupato il terreno indiziato, come quello in cui fu seppellito il cadavere, per ricercarne accuratamente le ossa e consegnarle alle reverenti cure di coloro che devono recarle alla sua città natale, ove aspettale onorata collocazione nel cimitero monumentale di Staglieno.

Lunga e disaggevole fu l' impresa: pare la provvidenza abbia voluto nascondere gli avanzi di Nino Bixio per farceli più degnamente apprezzare preservandoceli allo stesso modo che la natura adopera per conservare attraverso i secoli molti documenti della sua storia. Essi si rinvennero sotto le alluvioni della fiumana di Blang-Kala sulla spiaggia di Lampegger, poco discosto da Lamburu, presso al luogo ove era stata rinvenuta la cassa di ferro.

Il governo olandese volonteroso di soddisfare il desiderio degli italiani nominò una commissione che si diede a scrupolose indagini le quali per merito precipuo del capitano Bardork del 2° reggimento fanteria ebbero esito felice come apparisce dal rapporto seguente:

« Mentre io era comandante del posto Lampegger del distretto dei sei *Mokins* ad Atjeh, dal 2 febbraio fino al 18 aprile scorso, seppi che il generale italiano Bixio, morto di cholera nel dicembre 1873 sulla rada di Atjeh a bordo del *Maddaloni*, dopo essere stato sepellito in una cassa di

ferro sull' isolotto Poeloe Joean, nelle vicinanze di Lampegger, era stato rapito dagli Accinesi nemici e sepolto di nuovo sulla spiaggia di Lampegger. »

« Nessuno tuttavia sapeva indicarmi il luogo preciso in cui era stata fatta questa seconda sepoltura. Dopo molti inutili sforzi presso i capi indigeni e presso la popolazione, io pervenni finalmente a vincere le loro esitanze, assicurandoli che il Governo non serberebbe rancore ad alcuno, se essi indicavano il luogo dove riposano gli avanzi del generale. »

« Dal capo Hadji Soleiman, di Lampegger, seppi finalmente che cinque Accinesi avevano disseppellita e portata sulla spiaggia la cassa, in cui si pensavano di rinvenire un tesoro; ch' essi ne avevano estratto il cadavere, ma che, non avendo potuto, per la inoltrata decomposizione, cavarlo fuori intiero, ne avevano gittato qua e là gli avanzi, e sepolti poi nella sabbia. »

« Di questi cinque accinesi, due morirono di colèra lo stesso giorno del rapimento, e due altri erano fuggiti alla montagna al tempo della invasione di Lampegger da parte delle nostre soldatesche nel mese di gennaio scorso; mentre l' ultimo di essi doveva trovarsi ancora nelle vicinanze. Egli era dunque da cercar subito quest' ultimo; ed io, a tal uopo, invocai il soccorso del clero maomettano e dei capi, che mi era del tutto indispensabile. »

« Parecchi giorni dopo, quell' Hadji Soleiman predetto mi condusse l' uomo in discorso, che era preso da timore, ma che io seppi assicurare. Convenni collo Hadji che la mattina del giorno seguente, alle ore 6 (eravamo sul finire del mese degli Alars) noi saremmo andati al luogo indicatoci dall' Accinese, e la mattina del 27 o del 28 marzo ci ponemmo in marcia, scortati da una dozzina di fanti. »

« Dopo aver seguito per forse un quarto d' ora la spiaggia di Lampegger verso occidente, mi fu additata una circonferenza di quindici metri quadrati, presso la foce della riviera Blang-Kala, sulla riva destra, come il punto in cui il cadavere del generale Bixio era stato sepolto. »

« L' accinese si diceva pronto a giurare esser quello il luogo medesimo dove egli aveva veduto estrarre dalla cassa il cadavere. »

« Avendo posto dopo di ciò i miei uomini a due o tre passi di distanza l' uno dall' altro, feci togliere le baionette dai fucili, e comandai loro di piantarle in terra, avanzando lentamente. Poco stante, uno di essi sentì re-

sistenza e scoperse delle piccole ossa, che io feci estrarre e raccogliere con ogni diligenza. »

« Il giorno essendo già troppo inoltrato, feci ritorno al campo, dove il servizio richiedeva la mia presenza. Mandai più tardi un luogotenente per continuare le ricerche ma egli non trovò nulla. Un sotto ufficiale spedito poi, con una scorta armata e accompagnato da alcuni uomini muniti di badili, non trovò nulla neppur lui. »

« Il 7 dello scorso aprile una squadra consimile, ritornando all'accampamento, fu assalita d'improvviso presso Lampegger da alcuni Accinesi calati dai monti. Cinque uomini furono uccisi ed uno gravemente ferito. Da quel momento io non mi tenni più autorizzato a far proseguire gli scavi. »

« Il fatto che il cadavere, essendosi disgiunto nell'estrazione della cassa, non fu seppellito per intiero, deve considerarsi come la sola cagione del ritrovamento di così pochi avanzi. Io non dubito che altri non se ne abbiano a ritrovare, quando si cerchino con diligenza. »

« Anche la cassa è stata ritrovata, sebbene con molto stento. Essa ha la forma d'un triangolo sferico. Il nome, il grado e la data della morte del generale, vi sono incisi. Essa è lunga un metro e mezzo, ed alta mezzo metro e si trova ora all'accampamento di Lampegger. »

« Vi mando le ossa ritrovate, giusta lo annesso inventario dell'ufficiale di sanità che le ha esaminate. »

Batavia addì 4 giugno 1876.

Il capitano di fanteria
BARDOK

43. In appresso gli olandesi continuarono le ricerche con tanta costanza che il 2 Maggio del corr. anno del valente marinaro, prode soldato e benemerito cittadino, furono dalle autorità di Batavia solennemente consegnate al comandante del *Colombo*, nave della nostra regia Marina, con tutti gli onori militari dovuti al grado dell'estinto ed al suo glorioso passato. [1] Il *Colombo* perchè diretto ad altre

---

[1] Nel consegnare i preziosi resti, il prefetto di Batavia qual rappresentante del Governatore generale delle isole olandosi, le accompagnò con le seguenti parole:

« Allorchè l'Italia, scacciati gli stranieri, prese posto fra le nazioni libere, il generale Bixio, sdegnando gli ozi della pace e di una

parti le depose presso il R. Console Italiano a Singapore, dove cremate, come ebbe a prescrivere il nostro Consiglio superiore di sanità e riposte in una piccola cassetta, sullo scorcio del Luglio successivo vennero consegnate al Comandante del vapore postale Batavia della società Rubattino, che fa i viaggi fra Genova e le isole neerlandesi. Ora queste onorande ceneri, rimpatriando ardentemente desiderate, rinfiammano nei cuori italiani, l'amor di lui che la patria pianse con la sua famiglia.

44. Ritornando al mare ond'era emerso, Nereo avventuroso e propizio, Bixio mostrò che le glorie della popolarità, le compiacenze del comando, e l'altezza del grado, non ebbero forza di velare ai suoi occhi la luce di quei sicuri affetti che furono i fari della sua vita Egli ci lasciò coll'esempio il ricordo, che non avvi umiltà d'ufficio, quando si eserciti con lealtà di nobili propositi. Così alla tunica del Generale ed alla toga del Senatore sovrappose la giubba del capitano mercantile, quelle e questa onorando colle opere della mente e del braccio.

Una riposta idea, discoverta, pensando forse alle avventure di Marco Polo, assorbì tutta la sua attenzione, mentre ne' primi tempi correva l'azzurro dei mari. Più tardi, codesta idea fissa, fatta segno a ricerche, a meditazioni, ed a studi profondi, rifulse sempre più chiara, più netta e più sicura nella sua mente (malgrado lo svolgersi avventuroso della sua vita), ed appena presagì un'epoca di forzati riposi e di grettezze politichè nel proprio paese, ei volse l'animo, insofferente di quiete, a realizzarla.

Mettendosi esso stesso al servizio d'un'intrapresa altrettanto feconda di sperate prosperità alla sua patria, che momentaneamente utile alla sua famiglia, fece pubblico atto di quella onesta e non ingloriosa preoccupazione, che solo può sussistere nella mente degli uomini nati a grandi e forti propositi. Il servire la patria diletta, pur reggendo provvidamente le sorti della propria famiglia, è un santo ideale di ciò ch'esser deve un cittadino, che miri a la-

---

vita inattiva, prese le vesti del marinaio e si avventurò sul mare, colla fede di aprire alla vostra patria nuovi commerci; ma la morte troncò i suoi nobili disegni. Voi ora reclamate le ossa di questo vostro concittadino, e noi siamo fortunati di soddisfare, almeno in parte, al vostro desiderio; giacchè noi pure nati in un paese ove la libertà fu conquistata a prezzo di sangue, sappiamo quanto si debbano amare i generosi che concorsero a redimere e rendere grande la patria. »

sciare di sè non fugace e sempre onorata memoria, facendo ogni poter suo, per assicurare la grandezza morale e materiale d' un fortunato paese.

Egli conciglìò le opposte difficoltà in un progetto che tendeva a fruire de' vantaggi del nuovo passo, aperto a traverso l' Istmo di Suez a favore delle estese nostre coste,. centrali ormai al commercio del mondo, onde attirarvi la più gran parte dei monopolii commerciali di cui son suscettibili. Così promoveva per l' Italia nostra nuove industrie e lucri nuovi, fonti perenni di attività, di guadagno, e di moralità all' interno; di considerazione e di maggior prestigio all' estero.

Quanti risultati svolti da un solo, ma generoso concetto!!! . . . .

Però egli sapeva che il precetto addita la via e l'esempio trascina seco; che a vincere i pregiudizi dell' abituale torpore, e la piega delle vecchie abitudini, ogni nuova e generosa idea ha bisogno della consacrazione del successo. Per questo lottò, e superò con immani sforzi le difficoltà più terribili, e vinse le opposizioni più ostinate, affinchè la stessa singolarità del suo esempio (anche non tenendo conto dell' attività e delle attitudini che lo facevano fiducioso dell' esito dell' impresa) riuscisse d' incoraggiamento e di sprone agli Italiani. L' amor di patria, vincendo in lui la modestia, gli faceva sperare che la celebrità del suo nome, e la fama dei risultati cui si fidava raggiungere, avrebbero più facilmente e più seriamente richiamati i navigatori italiani a seguirlo e ad imitarlo.

Rimosso ogni ostacolo correva ormai le sorti della sua ardita avventura, e già pareva avesse afferrata la chioma della fortuna, quando, morte impreveduta ed imprevedibile, gliela strappò di mano. È perciò doppiamente a deplorarsi che la sua eredità sia stata malauguratamente dispersa! Il suo disegno non mancava nè di ragione, nè di base: l' una fu tarpata dalla falce del colèra, l' altra venne sottratta dall' altrui . . . . . . indifferenza! come, ed in qual modo io lo dissi: . . . il lettore giudichi, e se parrà il caso, la ragione sentenzi.

Quale immenso capitale di genio e di lavoro non aveva egli accumulato col solo aiuto dell' eroismo del cuore! Rimane fortunatamente quasi intatta l' eredità della sua vita morale, e se la morte negò a Lui il premio dovuto ai suoi sforzi, ad altri figli d' Italia spetta raccoglierne la fortuna ed il vanto. Il merito sarà suo, ma l' onore diviso. Noi

però sollevandoci al campo dei principii, in presenza di questo infortunio, sentiamo il bisogno di chiederci, se tanto non potè un uomo qual fu Nino Bixio, in qual modo potrà mai l'ingegno previdente ed onesto sostituirsi al *capitale* per l'utile dell'umanità, in presenza delle vicende della fortuna!?.

Intessendo corone d'amore e di gloria (soli fiori onde ei fu sempre vago) intorno al chiaro suo nome, l'Italia non adempie soltanto ad un dovere di sterile compassione, ma provvede, affinchè i nostri figliuoli ed i nepoti s'inspirino in lui al generoso ardire, ed imparino come, e perche spettò a quest'epoca nostra la gloria di redimere da secolare servaggio e divisione la patria.

Nè il più alto concetto della religione, e della reverenza alla divinità, fu dal generale Bixio trascurato o negletto. Egli combattè acremente il Pontefice nel suo potere temporale; ma non mai nel mandato divino di cui si fa depositario: e l'opra di lui e le parole ebbero il vanto di contribuire a togliere il cattolicismo da un'antitesi che lo deturpava e lo esautorava. Così in questa, come in altre cose, senza giovanile baldanza nè debolezza senile, operò da cristiano con amore e carità, non contraddicendo le credenze neppure in sua famiglia, poichè s'ebbe cuore di cavaliere, entusiasmo di credente, abnegazione di martire.

In qualunqne modo, nè la nobile iniziativa, nè il patriotico nome di NINO BIXIO possono soffrire l'uggia di men che generosi propositi; e la colossale figura di lui scolpita con la virtù, starà, auspice benigna e tutelare per l'Italia, malgrado i morsi della invidia e l'edacità del tempo.

FINE.

DOCUMENTI



Perch' io te sopra te corono e mitrio.

DANTE.

I.

Porgo anzitutto la lettera seguente, copiata dall'originale perchè dimostra con quale serietà fin dal 1857 Bixio coltivasse il pensiero di navigazioni proficue, nell'Oceania e nel Pacifico.

Mio Caro Carcassi,

In mare nel Golfo di Guascogna 26 maggio 1857.

Ho letto con attenzione il progetto di cui mi parli nella tua confidenziale del 15 febbraio, e ricevuta come sai da me in Gibilterra soltanto il 10 maggio: in quel momento io era poco disposto a scrivere, nè so troppo cosa io ti rispondessi; scusami, tu pure hai famiglia, che certo ami quanto io la mia, e che nessuno funesta con lamenti che attristano sempre — pazienza! ma procediamo.

Penso che io posso dirti, del progetto in corso, il mio parere senza sembrarti orgoglioso: tu attendevi da me qualche dato; forse dico più e meno di quanto desideravi; ma accetta qualunque sieno questi pensieri. — Vengono da un amico il quale se non altro ha buona intenzione e crede fermamente alla buona riuscita dell'impresa, se si può indirizzare bene da principio. — Scusami se mi azzardo di entrare anche in quistioni che sono sempre lontane dalle mie occupazioni, e sulle quali con tutt' altri che con amici non ardirei metter parola; — e questo è sempre bene a dirsi, anche a te. — Vi sono cose alle quali io non mi unirei mai, e di queste non parlo

col linguaggio dubitativo, ma con quello della convinzione, fino a tanto che non mi si provino erronei i dati di base. Questo poi che tocca più particolarmente alla parte economica ed agricola della cosa, io ne parlo ma come uomo che cerca impararvi, e così saremo intesi da bel principio. — Veniamo dunque al fatto — Tu mi scrivi:

« *Si formerebbe una società ristretta in pochi, la quale dovrebbe procedere alla costruzione di 4 Klippers, di grossa portata (1000 a 2800), destinati ad eseguire ogni anno 4 partenze da Genova per Melbourn e Sydney. — Uno di essi Klippers, dovrebbe toccare l' Australia, recarsi a Manilla ed in quegli altri scali che si giudicasse conveniente, ed in specie si dovrebbe tentare ogni modo di stabilire commercio col Giappone.*

Per il momento, il Giappone non entra nel mio dire che per metterlo da parte. Tutto quello che prima del trattato degli Stati Uniti sapevasi del Giappone, leggevasi, per quanto io so, in certe relazioni di viaggi, e geografie che forse sarebbe meglio non avessero mai veduto la luce. — Oggi vi sono dati maggiori, v'è la relazione ufficiale degli Americani dell' Unione. — Ma può darsi che gli Americani abbiano detto più e meno del vero, a seconda dei loro interessi eminentemente commerciali. E poi io non ho avuta questa relazione. — So che da Batavia, e da altri porti di Giava, gli Olandesi vi trafficano con molto lucro, e da anni gli Olandesi, come i Portoghesi e Spagnuoli un tempo, non pubblicano che ciò che fa lor conto; e per questo che dico io, il Giappone non lo escludo, ma lo metto da parte; anche perchè la idrografia di una tale regione deve essere oscura, e peggio che oscura, mal fatta. Non già che io desideri i porti del Giappone esclusi al nostro commercio, che anzi io desidero che le cose si facciano in modo da farlo essere comune a tutti; ma soltanto come porti d' occasione e non come obbiettivi. — Se poi tu hai dati di sufficiente sicurezza per esporre le cose nostre nascenti a vita nuova, ebbene venga il Giappone. — A me pare però che sia piuttosto una punta che altro; con quali altre linee si lega questa del Giappone? E poi credo che sia anche una complicazione per la parte navigazione, e s' io avessi bisogno d' appoggi per quella mutazione che ho da domandarti, anzi questa regione farebbe al caso mio. Gli ostacoli alla navigazione stati immaginati, sono già molti, e di varia natura. — Veniamo al caso pratico. In Mediterraneo abbiamo già i venti varii, intarsiati di calme. In Oceano abbiamo sempre i venti fissi o quasi delle alte latitudini, gli Alisei dei Tropici, e fra questi due i Variabili delle latitudini, medie-zone di calma, formano

la separazione di questi venti, i quali si osservano in tutti i tre oceani e negli opposti emisferi.

Solo nel mondo Indo-Chinese avete i Monsoni, e se a questi aggiungete i fiumi di correnti polari ed equatoriali, e quelle altre che derivano da venti influenzati dalle maree, v'è tale una quantità d'ostacoli alla retta navigazione, che non è prudente inoltrarsi in maggiori, fino a tanto almeno che le nostre condizioni politiche non ci permettano di prendere in Europa quel posto che ci conviene — e questi sono gli ostacoli principali e naturali — nè li cito tutti; — degli altri che toccano la navigazione per la incompiuta idrografia del mondo, parlerò in seguito con alcuni fatti, che sono per anco incredibili e che pure sono troppo veri. — Ostacoli tutti di cui bisogna tenere un gran conto — segnatamente in cose nascenti — e lo saranno sempre tanto più, quanto più costoso sarà il fuoco che espande il vapore, che nelle grandi navigazioni non può essere che sussidiario alle vele, invece di queste a quello. — Ma ciò dirò meglio coi fatti, e più sotto.

I 4 klippers, sarebbero per ora bastevoli — e la portata quando quella di cui parli sia quella di registro, cioè la misura anche (e non il porto, che con costruzioni klippers, rende quasi il doppio di portata assoluta).

Se conoscessi nel dettaglio il progetto in corso, direi qualche cosa sul capitale chiesto, che a colpo d' occhio non mi sembra bastevole. — Si tratta di un paese nuovo affatto al nostro commercio, e dove finora non si è fatto nulla, *e peggio che nulla, si è fatto male.* La società dovrebbe essa stessa fare l' invio delle merci per proprio conto — e per questo io ti dirò francamente che il capitale chiesto di 2 milioni non mi pare rispondere a tutti i bisogni. — Forse l'insieme delle cose può permettere in principio di cominciare le operazioni con discreto intervallo di tempo l' una dall' altra — ma non conoscendo la base economica della società, non posso giudicarne. Una cagione, la più potente per cui io credo che il capitale sia insufficiente, o che se è intesa, è la chiave d' un grandioso avvenire, sia per voi, che per il paese che si metterà specchiandovisi, è questa: sono convinto che se volete poter calcolare la durata dei vostri viaggi e farli rendere tutto quello che possono e devono rendere, v'è assoluta necessità che i vostri klippers sieno muniti di elici sussidiarii, non dico di una gran forza, ma capaci di farli percorrere da 4 a 6 miglia all'ora con calma a vele chiuse, e poter così passare senza perdita di tempo gli stretti che mettono dal Pacifico al mar

dalla China, quelli che da questo mettono nel mar della Sonda, e per questo nell'India e nel Bengala (i cui porti v'aprite tutti coi bastimenti della vostra portata, e che all'occasione vi offrono eccellenti noli di ritorno), e quelle desolanti calme dell'Atlantico, che attualmente divorano le traversate dei nostri piccoli legni, segnatamente in certe stagioni dell'anno, e consumano più vele che un colpo di vento che sorprenda: e questa è quistione della più alta importanza, e sulla quale io insisterò, perchè sono convinto che se si trascura, tutto è nelle mani del caso. Il viaggio di un vostro bastimento diventa come gli altri un'incognita — nè più nè meno — cerco tutte le opere che si sono pubblicate sul solo Atlantico, Humboldt, Horsburgh, ecc., ove da Kaemtz fino a Maury, vi vedi molte pagine sapienti per tracciare la via fuori del limite delle calme. Cosa ne risultò? Una confusione e nient'altro. Seguendo uno, dai contro alle istruzioni degli altri. — Anche fuori dei paraggi ordinari, le calme si troveranno da per tutto — prendi le carte del Maury, pubblicate per cura dell'Osservatorio Washington, dove le traccie dei migliori bastimenti a migliaia sono segnate, con i venti che hanno maneggiato, e vedrai quanti schiaffi dati a metereologi che vogliono saperne più di quello che le osservazioni che si hanno in oggi possono mostrare. — È inutile, nello stato attuale delle cose non v'ha che il vapore che permetta di sottomettere a calcolo quasi rigoroso la navigazione. — Tutto il resto sono parole e non altro, e voi come gli altri, avrete con un altro bastimento 2500 tonnellate di merci che vi portano a casa 30,000 sterline; e che in certe stagioni dell'anno vi rimane 10 giorni al limite dell'Aliseo del Sud, 15 all'Equatore, altri 10 al Tropico, 10 intorno ad un Arcipelago dell'Atlantico, 6 in vista della costa di Portogallo o dell'Affrica — e poi con nn vento contrario in mari ristretti, ve lo tiene inchiodato oggi in Gibilterra, domani a Samboanga — stretto di Basilan — un altro nello stretto di Banka o Carimata o Sonda, e qualche volta questi giorni sono lunghi d'un mese! allora quegli che comanda avrà un bel tormentarsi. — Sia anche un'uomo ardimentoso e sappia valersi di tutte le circostanze favorevoli, contro correnti di maree, non guadagnerà niente o poco; estenuerà l'equipaggio in continui salpeggi, annoierà i passeggeri, e alla prima occasione li perderà tutti con iscapito dell'oggi e del dopo. — Intanto il mondo cammina, le buone stagioni passano, e vengono quelle della lotta corpo a corpo che finiscono sempre male; e di un bastimento che aveva buoni affari, non vi rimane che un avanzo della tempesta — preda delle assicurazioni, con litigi interminabili che

consumano un tempo ed una attività preziosa; quando invece con poche centinaia di mila franchi spesi di più in principio, avreste avuto buoni affari sopra i quali poter contar prima, e a tempo quasi d' orologio. E si ha un bel dire — il mondo è fatto così, nè per ora almeno pare disposto a mutarsi; per quanto un capitano o un negoziante bestemmi la calma — altrettanti *pescatori* e *vapori* nel Mediterraneo la benedicono. — Se della navigazione non se ne capisce lo spirito, non la si potrà mai sottomettere a calcolo, checchè si gridi. —

E taccio per ora molte cose che potrei aggiungere, e tutte di peso.

Ho detto poc' anzi degli ostacoli dipendenti dalla incompleta idrografia di molte parti, e perchè tu non m' abbi a credere sulla parola ti citerò solo due fatti. — Io ho veduto un bastimento portoghese nello stretto di Basilan proveniente dall' isola Giava e diretto per Macao — avanzo della loro grandezza. Costui aveva carte dello stretto così inesatte, che vedendo passare un bastimento laddove, secondo questo, non vi dovea essere acqua, perdeva il suo tempo scandagliando dove gli altri passavano, e siccome il tempo e la corrente lo impedivano, e lui non volea saperne più delle sue carte, e non volea credere ai suoi occhi, così rimaneva aspettando che il tempo cambiasse, e se noi col *Mameli* istruiti della cosa non gli fossimo passati di notte vicino, e non l' avessimo con segnali invitato a seguirci, vi rimaneva chi sa quanto tempo: e quel tanto che vi ha perduto, temo molto che non gli sia stato fatale, perchè dalla navigazione che ha dovuto fare, ha potuto trovarsi nell' azione dell' uragano che sai quanto fu disastroso in quest' anno. — S' io volessi seguire passo a passo anche le guide migliori, come Horsburgh, Darlyraple potrei mostrarti cose che non paiono credibili neppure a me, che le ho vedute ben da vicino! Eppure le loro carte sono pubblicate con atto del Parlamento Inglese, già corrette una volta e ripubblicate dal Deposito della Marina di Francia, e godono del bollo ufficiale dell' Ammiragliato Inglese e Deposito francese! Vi segnano nell' *India Direclores*, la via attraverso certi gruppi che non hanno mai veduto! e uno di questi, il gruppo Mungis, è quasi all' imboccatura dello stretto di Basilan per dove gl' Inglesi, a contro Monsone, passano in gran numero!

È vero che Horsburgh vi dice « Badate che s' ignora di quante isole si compone il gruppo e la loro posizione vera: siate prudenti! » — e io vi ho passato due notti al traverso, senza che al giorno la nebbia mi lasciasse prendere un' altezza del sole; che bei momenti!

e se poi in una lunga lotta contro le correnti, il vento contrario e le calme, non avessi nello stretto potuto accertarmi che io navigava con carte inesatte, avrei, fidandomi all' Horsburgh, investito nei banchi dell' isola S. Croce, davanti a Samboanga, di notte, con una corrente di 5 miglia l' ora. = E questo per tre errori capitali e che avranno costato chi sa quanti naufragi — e il D' urville (!) poco mancò non vi lasciasse due corvette Francesi.

Era la notte del 16 ottobre quando io, stanco della lotta contro il tempo, mi determinai guadagnare l' ancoraggio di Samboanga, e riposarvi l' equipaggio estenuato. Il tempo che ci aveva battuti per 3 giorni, era alquanto ammolito, e decisi profittarne, tanto più che nella giornata bordeggiando, avevamo trovato un banco nuovo, che aveva posto fine ad ogni dubbio sulla inesattezza delle carte, con le quali però io era pur costretto a regolarmi, non avendone altre in grande rapporto. — Noi ci siamo dunque aiutati della corrente e a passi misurati, per quanto da noi si poteva; — la notte non era bella, ma poteva chiamarsi tale — il contorno della costa si distingueva a tutt' occhio, volevamo scoprire una montagna a piramide, di cui parla Horsburgh, e che dovrebbesi rilevare dall' ancoraggio: cercavamo pure il Fanale, che un piano Darlyruple pone sul forte Samboanga. L' equipaggio vi perdeva gli occhi! io cercava scoprire a fior d' acqua le isole S. Croce: la piramide ed il Fanale, non si vedevano mai, e pure da altri rilevamenti noi dovevamo essere davanti al paese; le correnti ci spingevano innanzi! le acque cominciarono a divenire bianche, e le isole S. Croce non si vedevano! vidi che neppure in questo potea fidarmi della guida, e tutto che non potesse essere bene, feci prender fondo! le acque ci trascinarono ancora, ma come Dio volle dopo un quarto d' ora d' ansietà il *Mameli* era fermo. A giorno cercammo della piramide e del Fanale, *nè l' uno nè l' altro hanno mai esistito a Samboanga!* Ci togliemmo con qualche stento da quel posto, non era ancora giunto al vero luogo d' ancoraggio, quando un canotto del Capitano del Porto, venne a dirmi che avrei da pagare il tonnellaggio — e perchè? perchè è legge così — ma dovrebbe essere legge di accendere una lanterna qualunque, almeno un falò in direzione conveniente? — non fui inteso. — Se il bastimento fosse stato mio avrei volontieri pagato col cannone, e m' avrebbero inteso allora. Cosa accadeva di noi se fossimo andati con più confidenza? Le isole S. Croce non sono 2 ma 3; i banchi attorno delle stesse esistono da opposta parte, da dove sono segnati da Horsburgh e non erano lungi da noi: il fanale non vi è mai stato. Gli

Spagnuoli stanno oggi facendo, con una commissione idrografica le carte dell' intero Arcipelago Filippiño; mi si mostrò una carta, lavoro del Presidente, e lavoro eccellente, dove vidi il banco da me toccato collo scandaglio in 5 braccie, e che non ne ha in un punto che una; mi fu detto che lo stretto fu fatto per passatempo. Sono parole del Capitano del porto — eppure gli Spagnuoli vi tengono sempre una flottiglia di cannoniere, e vi hanno tre stabilimenti militari! Isabella in Sonlou, Polloik, e Samboanga in Mindanao, e soltanto oggi hanno pensato all' idrografia! quanti frati e dignitari militari di mano ladra, la Spagna non ha mandato a dissanguare questo bel paese, da Magellano a noi? ma lasciamo le considerazioni.

Questi pochi fatti citati, dei molti che potrei dire, devono provare che i bastimenti a vela fino a che non abbiano una lunga pratica di tali mari, e anche allora, v' incontreranno sempre molti pericoli, e vi spenderanno molto tempo. — Con bastimenti misti, la cosa cambia affatto di aspetto; voi potete chiudere le vostre vele, e con la sola macchina francarvi in poche ore da una posizione difficile. — È cosa che non ha bisogno di accennarsi, per voi.

E per tutte queste ragioni, e per molte altre che taccio per brevità, se voi volete poter dire che i vostri bastimenti devono partire un numero qualunque di volte da un dato porto, e volete poter calcolare l' incasso e il giro del vostro capitale, v' è necessità d' un sussidio a vapore, se nò saranno parole. Avrete uno, quattro, dieci viaggi felici e pronti, *ma sarà caso;* e con eguale fortuna avreste speso il terzo di tempo, e guadagnato il doppio o quasi. La quistione è questa: dato in un punto A, 2000 tonnellate di merci e 100 passeggieri, trasportarle nel più breve tempo possibile, e con la maggior sicurezza, in un punto B: i due punti distanti fra loro di 20 mila miglia almeno, e con zone di venti differenti, separati da altrettante di calme, non vi pare che la X sia un bastimento misto, meglio ancora d' un semplice vapore, che nelle latitudini meridionali ed altre non può valersi delle vele, che non ha nei venti forti che vi si riscontrano sia in andata che in ritorno? Tenete per fermo che vi propongo il vero modo di far bene. — Se non potete avere per ora 4 klippers, abbiatene 3, abbiatene 2, ma sieno bastimenti misti.

Quanto al punto dell' Australia dove stabilirsi con la casa, credo che Melbourne sia ben scelto: forse, in seguito Adelaide, con la navigazione del Murray organizzata come lo è già in gran parte, potrebbe essere migliore. — Questo fiume serpeggia tutte le migliori posizioni, per cui i trasporti sono difficili e costosi. — Per la fatto-

ria, è a desiderare che i signori Squarey e Keen scrivano, come io spero, e come Rosellini ne ha avuto promessa in Dicembre ultimo. — Dalla loro corrispondenza, e meglio ancora da quanto ne potrà più brevemente sapere chi accetterà di recarsi sul luogo, come io propongo, si potrà presto sapere dove veramente convenga stabilirla. — I punti da te scelti sono a colpo d'occhio anche troppo ben scelti; ma precisamente per questo, io temo che sieno già in gran parte occupati: — ma ve ne sono altri che potrebbero egualmente offrire molti vantaggi, e per citarne qualcheduno dirò Broken-Bay, poco superiormente a Sidney e anche porto Stephens più alto ancora — punti sopra i quali ho chiamato l'attenzione del signor Keen, il quale spero risponderà all'impegno preso. — Ad ogni modo credo che anche in questo la sia questione di principio che dovete porvi dinanzi: — nel fatto, noi abbiamo degli agricoltori che intendiamo trasportare dal nostro paese in un altro, per loro vantaggio e per il nostro; — in questo nuovo paese si è esperimentata la coltivazione del *gelso*, del *vino*, del *riso*, ed il signor Squarey mi assicurò che i risultati ottenuti, uguagliano quelli che si ottengono nei paesi migliori d'Europa. Del grano non parlo; la Tasmania e l'Adelaide producono quanto l'Inghilterra e la Lombardia — e tu sai che l'Inghilterra e la Lombardia producono in grano per 7, in quella superficie di terreno che gli Stati-Uniti producono per 3, in Russia per 2 — in Australia e Prussia per meno di 3, in Francia per 3 $^1/_2$ o 4. Che in granone gli stessi paesi producono, in Francia per 6, negli Stati-Uniti 8, Australia per 7 e Lombardia ed Inghilterra per 16; aggiungi a questo che (senza parlare della patata che in generale dà per 3 o 4 volte il grano) in Adelaide ed altri punti dell'Australia, si raccoglie la banana che produce per 100 in un solo ettaro di terreno: e l'abaca di Manilla, che oggi è fonte di ricchezza. La nuova Zelanda che dà il *Phormium Tenax,* non è lungi. E le lane? le pelli? le cuoia?

Il paese è dunque adatto, e può nutrire quelli fra i nostri agricoltori che vi si recheranno, senza tema; nè le leggi che governano il paese, sconvengono: libertà intera in tutto, e leggi severe che ne limitano i confini con la licenza: — è paese dove le razze possono confondersi ed innalzare inni al Dio supremo, in ogni lingua e in ogni modo, senza che un manigoldo di Domenicano ti dica, *o credi o t'ammazzo.* — Il cancro che rode l'Europa, e nelle condizioni attuali, pur troppo necessario; — l'esercito — non ti succhia il miglior sangue: nè queste condizioni muteranno per molte generazioni,

altri nol creda. Voi non lasciatevi sviare; è proprio d'uomini organizzati vigorosamente il persistere con calma in una forte risoluzione. I più sono capaci dello sforzo d'un giorno, ed in generale soccombono all'indomani. — Un tentativo mal diretto per molte ragioni, e non tutte colpevoli, non vi faccia perdere *nè la memoria, nè la ragione, nè il giudizio retto delle cose.* — Se non potete farlo voi, aiutate il paese, e lo facciano altri: che i posteri non abbiano a giudicarci diseredati dello spirito dei padri, nè divenuti unicamente teste da capestro di sei o sette scellerati stranieri che ci sgovernano. Ma queste sono parole che non aumentano l'affetto pel paese a chi geme pello stato miserevole in cui, per colpa nostra e iniquità degli altri, siamo caduti: ritorno a cacciar giù tutto quel poco che posso dire.

Della coltivazione della lana a cui miri particolarmente — ecco quello che ne so. In Australia i proprietari d'una tale industria, sono i figli minori dell'aristocrazia inglese. Costoro vivono in generale la vita del vero pastore proprietario. Lontani dalla città e dall'abitato, in generale penetrarono da Sidney, stendendosi lungo tutte le coste, ed occupando per lo più eccellenti posizioni in vicinanza di fiumi (i quali con pace di molti geografi, viaggiatori e loro copisti, sono molti i navigabili per centinaia e centinaia di miglia, a bastimenti anche della portata del *Mameli*) e più spesso di torrenti dove lavano il bestiame prima di tosarlo, e lo conducono ad abbeverare. — Pochissimo personale, governa molte migliaia di pecore, le quali godono della più grande libertà, e sono condotte da un uomo accompagnato da enormi mastini, i quali all'occasione segnano il cammino e riconducono le smarrite. — Migliaia, e oggi milioni di pecore preparano così un terreno alla futura vanga, col loro pascolo; e questo terreno lo hanno per diritto d'occupazione, e non pagano quasi diritto alcuno al Governo. — Credo però che non possano coltivarlo che per proprio uso domestico. — Una tal vita è qualche volta turbata da una terribile malattia che assale il bestiame, e lo divora a migliaia; guai allora all'avaro che non sa disfarsi in tempo della famiglia ammorbata, rimedio terribile, ma da quanto mi dicono, necessario. — I loro affari si trattano nelle città principali, dove hanno un albergo loro particolare, e che all'occasione corrono ad occupare, e con modi loro propri vi passano dei giorni in mezzo a quello che non importa dir qui, accordando alcune ore ai loro agenti. — Ma se i figli minorenni dell'aristocrazia inglese hanno potuto con poche pecore recate dal Capo o dalla Germania, estendersi a tanto nella coltivazione della lana, i nostri agricoltori bene guidati, non potranno

anche loro fare qualche cosa di bene e di utile? Il nostro paese, nella sua parte migliore e produttiva, non corrisponde, riferendolo alle regioni del mondo, anche alle lande tra il mare d' Azof e le foci del Volga? alla Crimea boreale? alle dipendenze settentrionali della China e del Giappone? ed in America, a parte del Canadà? — Dove si è fatto in questi paesi quello che i nostri seppero? io dirò qui, giacchè mi viene, che se è scortese e sleale asserzione l' attribuire, come gli stranieri fanno sempre, l' attribuire ogni cosa fra noi a favore della natura, è pur prova di profonda ignoranza della storia del proprio paese il ripeterla dagl' Italiani; e taccio delle lunghe ed inique guerre durate — dei più iniqui governi di Spagna, Austria, Francia e Papa (e segnatamente del primo che fu ancora più micidiale alla nostra industria), che ne perseguirono pur troppo sempre; e taccio delle nostre ire fraterne, di cui Iddio sperda la memoria, ed i libri che ne discorrono freddamente.

La quistione è dunque tutta nel cominciar bene — e lascia che anch' io dica il pensiero mio intero. — Io ho conosciuto che anche nello stato della nostra industria, e dell' iniquo stato nostro politico, possiamo, in via commerciale, andare, non dirò pari passo con gli Americani ed Inglesi, ma che possiamo fare anche noi i nostri affari in modo assai migliore che non si fanno. — Il modo però che si è tenuto fin qui, in tutte le vie apertesi da qualche anno, non credo nè bello nè buono, e penso che non debbasi imitare. — Tu sai che questa è una quistione ancora palpitante, e che a me costerà chi sa quanti guai in particolare. — È necessario valersi dell' esperienza nostra e degli altri, per non soggiacere alle illusioni di errati tentativi: — in breve, è necessario conoscere il paese col quale si vuole intraprendere il commercio.

È *necessario* conoscere il gusto ed anche il capriccio. Fatto questo, le spedizioni vengono dopo e non prima, e tutto ciò capisci che non dico a caso. — Io la intendo così; stabilita con fatti la convenienza in generale, uno di quelli che intendono e possono intendere, prenda l' incarico di recarsi sul luogo, passando prima per l' Inghilterra: non deve nè fermarvisi cent' anni, nè perdersi in istudi profondi, ma è chiaro, malgrado coloro che si suppongono positivi e sono veri sonnambuli, che certe cose non si capiscono che sul luogo stesso (almeno in Inghilterra), dove vi si lavora molto e sempre. — Vi è possibilità di stabilire fra noi e l' Australia civile, un commercio d' importazione da Genova? Io credo oggi poter rispondere di *sì;* abbiamo noi generi nostri assortiti (peso e volume) capaci di formare uno o più

carichi all'anno da Genova all'Australia? rispondo ancora di sì. Abbiamo i marmi (blocchi, lastre per pavimenti, gradini e contorni da finestra, tavole per caffè e casa, camini, che si vogliono in gran copia, monumenti da cimitero e qualche cosa di statuaria e anche di bagatelle di Toscana): abbiamo olio comune per l'ingrasso delle macchine. (il fino non serve assolutamente che in piccolissima quantità), abbiamo vini in Sicilia e Sardegna che possono dar lucro a quelle stesse provincie, e che bisogna prepararlo perchè si vende molto bene, e se ne fa un grandissimo consumo; abbiamo formaggi del Lombardo e Piacentino; — abbiamo buoni lardi e prosciutti e salami nel Bolognese e Toscana; possiamo aver buone steariche, di cui se ne consuma a profusione nei pozzi delle mine; abbiamo le nostre paste della Liguria, possiamo aver frutta in conserva e secche, di cui vi è pure enorme consumo; abbiamo porcellane, ardesie, calce, e possiamo fabbricare mattoni come si vogliono — e pietre per strade; abbiamo a buona portata, quanto altri, i vini di Spagna e Oporto, l'assenzio della Svizzera. Il marmo, se si stabilisce un deposito con alcuni lavoratori, è una fonte di lavoro per molti anni, ricchissima. E quello sarebbe in termini generali, il carico migliore che potesse mandarsi con altri generi, come cappelli di Firenze, velluti ecc. — Ma è necessario vestir tutto all'Inglese ed incassar convenientemente, come si fa da loro, e come i nostri non sanno e non vogliono, e anzi ne ridono; ed è quistione di tutta importanza nella pratica, e che merita tutta l'attenzione; e per quello che io conosco sono convinto che vi è molto da cambiare nelle abitudini, se non si vuole gettar le merci e peggio. — Ed è anco per questo che certi rami d'esportazione non sono cominciati da noi — è perchè non vogliamo darci pensiero d'imitar gli altri. — Viene poi l'esportazione direttamente per Genova dall'Australia, e per questo ne sono meno sicuro — ma le lane, il sevo, le cuoia, le pelli di montone, sono evidentemente cose tutte che convengono alla nostra piazza, e se i nostri negozianti non vi si volgeranno subito, certo vi si volgeranno dopo, e le nostre buone comunicazioni con la Germania devono molto allargare la sfera dei nostri affari, se intendiamo mai i vantaggi della nostra posizione geografica. — Intanto i noli del guano non mancano mai, e questa è quistione che deve pesare per la sua importanza, ed anche per la corsa di Milano di cui mi parli, che potrebbe pattuire condizioni vantaggiose per sè e per la società, col trasporto di questo nuovo concime d'estrema importanza per la nostra agricoltura. I ritorni del guano sarebbero i più spediti che potessero farsi, caricando in Austra-

lia, sia a Melbourne, Adelaide, o Sidney; la casa avrebbe cura di comprare qualche vecchia carcassa di cui farebbe magazzeno del carbone, e vi terrebbe i ricambi per i suoi bastimenti, (e non dovrebbe comprarla in Australia, dove sono di prezzo esorbitante). Del carbone farebbe la zavorra per i bastimenti che non dovessero caricare direttamente per Europa, e quando sia della Compagnia agricola di New-Castel (Hunter) si vende con profitto al Collao, sia per California, come per la navigazione del Perù stesso. — Un bastimento della portata del *Mameli* potrebbe benissimo approvvigionare i tre paesi di carbone.

Un secondo, all' incirca della stessa portata, potrebbe esser impiegato nel legname. Credo che anche il sandalo delle nuove Ebridi darebbe lucro, ma sopra tutto il thek che porterebbe d' Australia per zavorra e da consegnarsi al nostro Governo; ma ciò dirò in seguito.

Se poi crederete meglio dirigervi nei porti del mondo Indo-Chinese, potreste stringere un contratto con la Società delle mine di rame d' Adelaide per la zavorra, e allora e con questo e con legname avreste da marzo a settembre la stagione propizia e la più spedita, se volete anche per lo stretto di Tones, e siete in breve a portata dei porti olandesi di Giava, inglesi di Singapore, Penang; Bengala, Manilla o Canton vi offrono migliori affari? (e così il Giappone?) accorrete nella stagione opposta, da marzo a settembre, penetrate in tutti questi mari per i stretti del Pacifico, Dampier, Gilolo, Molucche, Manglassar, Bassilan, Samboangan e Nord di Lucon, oppure per l' Indiano; per quelli della Sonda, Banka, Corimata o Singapore, a seconda del Porto a cui mirate, sicuri come siete di poter volgere la prua come volete. — *Ma non lo dimenticate, tutto questo che dico, è facile a dirsi ed a farsi! Ma solo con bastimenti misti, la cui macchina possa vincere le furiose correnti che s' incontrano in questi stretti nei quali bisogna, per passare, poter profittare delle calme, segnatamente all' epoca dal cambiamento delle Monsoni, quando l' uragano viene a mettere termine alla lotta delle due che si combattono, dall' ottobre al dicembre, con una crisi violenta, suprema, squarciando rabbiosamente l' orizzonte da tutti i suoi punti, e l' atmosfera che vi soffocava!* I vostri legni sieno muniti riccamente di carte Ufficiali Inglesi, Olandesi e nuove Spagnuole delle Filippine — e ufficiali sempre — costano meno, e sono sempre migliori e le più sicure (e non pretendete che i capitani debbano essere provveduti loro stessi, che non è giusto, tutto che i miei l' ab-

biano voluto essi, per le solite ragioni): l'economia di poche sterline, in questo è un assurdo. — Una carta che vi manca e che vale due scellini, vi fa perdere un tempo prezioso. — E allora siate senza pietà pei vostri capitani. Il vento squarci anche tutte le vele — l'alberatura ne soffra tutta, non monta; non badiamo che a una cosa, far presto ecco il sistema: e credete a me, ne vale un altro di continuo riguardo. La paura non ha mai fatti che schiavi. — Non dico che debbano esseri matti, ma dove passa un altro, devono passar loro; se l'alberatura parte, ebbene buon viaggio; fuoco alla macchina, e vada oltre: al primo porto, col risparmio del tempo se ne fa un'altra. — Assicurate sempre in Inghilterra, incassano e pagano; per qualche cosa si assicura, i nostri vi prendono i premi, ma al tempo di pagare escono fuori con mille sofismi. — I Capitani pagateli bene e provvedeteli meglio. Sieno colti; esser marini non vuol dire esser asini e sporchi — questi tutti li schivano; quelli tutti li attendono, per prendervi passaggio. — In porto il capitano deve aver casa a terra; — non abbia cappa, ma abbia regali e multe per lunghi viaggi, e brevi viaggi, almeno per cause note, ed in questo siate severissimi; dategli un soldo annuo con cui possa vivere pulitamente — proibitegli assolutamente il commercio di paccottiglia. Tutto ciò si fa in Inghilterra e dagli Americani; voi avete la loro concorrenza e bisogna pareggiare presto, altrimenti non avrete un passeggere. — Mettete una cura particolare nel fare eseguire tutto quello che si fa dagli Americani dell'Unione. Muniteli delle istruzioni che partono dall'osservatorio di Washington, per cura del Maury; ritenuto che i marini della Unione hanno fatto per la navigazione, in pochi anni di vita nazionale, più di quanto possa mai credersi, e che è soltanto sulle loro traccie, e sopra quelle dei loro cugini d'Europa, che può seguirsi i progressi di questa grand'arte. — Io so che da molti non si vuol credere a tutto ciò: ma intanto i fatti loro parlano a cifre; tutte le grandi linee di navigazione commerciale sono nelle loro mani, e oggi passano i 6 milioni di tonnellate, e la sola pesca della balena ha uomini di ardire incredibile. — Leggete le relazioni che toccano i tentativi per il Nord-Ovest dell'America, e ritroverete da per tutto dei fatti che provano come cotesti uomini non abbiano dell'uomo che la forma: ma lasciamo ciò.

Io credo che tutto quello che ho accennato di volo, sarà bastevole a farvi mutare i klippers semplici in misti, v'è una ragione di più e ch'io voglio accennare ancora, perchè desidero che si pensi a fortificare Alessandria e Stradella, ma che non si dimentichi che

l'Italia è nel Mediterraneo, e quando che sia ne sarà padrona. Fate che si apra l'istmo di Suez, e noi della Sicilia ne faremo una Gibilterra. — Lungo il Po vi saranno porti di deposito per tutta Europa, e in questi penetreremo per più d'un punto, che non è l'Adriatico; e per Dio, non saremo sempre sonnolenti! — Procedo: se il Governo nostro intende mai di quale importanza può divenire la marina per noi, e l'Austria lo sa, potrebbe e dovrebbe aiutare l'impresa, stipulerebbe con la società, che questi legni in tempo di guerra facessero il servizio della flotta (da farsi) a condizioni fisse; in tempo di pace potrebbe pattuirsi che la società gli consegnasse alcune migliaia di piedi cubi di legno thek, a prezzi da fissarsi, per la costruzione del cantiere di guerra. Potrebbe il governo mandare uno o più ufficiali a bordo, pagati ben s'intende da lui, e mantenuti dalla società, che ecc. Ma vi ha una cosa sulla quale bisogna intendersi bene, perchè io temo che in questi signori di Torino sorrida anche un tantino l'idea della deportazione, e che in fondo della loro anima, vi sia sempre un pò del frate manigoldo e del poliziotto. Sappia dunque il Governo che la Società non la servirà mai in questo, nè si venga mai fuori con eterni sofismi: il paese non bisogna dimenticarlo mai, ne si serve a questo obbedendo ad occulti cenni d'una intolleranza Domenicana: e questo è bene a dirsi e a sapersi anche per certe possibili direzioni, poste per caso dall'alto, e dimentiche spesso di cosa si fanno strumenti; noi lo abbiamo già veduto un momento per lo sgoverno del Papa, ed io ho dovuto dire ai miei armatori che cercassero altro conduttore, perchè sceglierei di andare elemosinando, piuttosto che mangiare un pane grondante delle lagrime che la città nostra, e la iniquità d'altri, fa versare alle madri in Italia. Nè io faccio qui personalità, nè accuso in massa, ma dal momento che si entra in affari coi gatti vecchi vestiti di nuovo, è necessario intendersi bene e chiaro; non sono ancor morti gli uomini che, or sono pochi anni, spiavano alla posta i segreti pensieri dei nostri migliori, scagliavano forse dei delatori in Austria ed a Napoli, e spingevano l'impudenza fino a farsene vanto ln Parlamento! — Questo era un continuare gloriosamente l'opera iniqua del 1815, di cui non sono ancora cadaveri calpestabili tutti; nè le tradizioni sono spente da noi ed altrove. Io so che il governo cerca dati sull'Australia; e sarà caso, ma è un fatto, questa cura ha cominciato nel tempo in cui gli Stati-Uniti respinsero una fornata di deportati, dove assieme a qualche esule politico, avevano accozzato una buona misura di ladri e peggio: non lo dimenticate. —

Rimane che io parli della emigrazione, e questo è lavoro che tu puoi, aiutato dall' ingegnere Tortarolo, portare a buon termine; mi permetto soltanto accennarti, così di passaggio, qualcheduna delle fonti a cui attingere bastante copia di dati; e prima di tutto viene l' Atto del Parlamento Inglese del 27 novembre 1847, con quello più recente del 30 giugno 1852 che ha esteso i poteri della Commissione creata col primo. Sono da vedersi le pubblicazioni emanate da questa Commissione Governamentale. — Ignoro se nel progetto da te ideato, e mandato al Governo, gli si domandi di unire i suoi sforzi per ottenere che la detta Commissione riceva i nostri passeggeri agricoltori, e particolarmente questi, come riceve gl' Inglesi, cioè che il sovvenga di mezzi coi fondi di vendita delle terre coloniali. Non so se il Governo nostro vorrà mai farlo; nè se lo crede conveniente. Io in Australia, e particolarmente a Melbourne, ne ho discorso col presidente della Camera di Commercio, il quale mi parve intenderla; riuscii, credo, a fargli comprendere un pochino che i nostri agricoltori andrebbero a coltivare in Australia quello che coltivano in Italia, senza richiedersi in loro sforzo d' intelligenza, giacchè i nostri prodotti potevano essere i loro. Che quanto alla maggiore produzione, tutti sapevano che noi produciamo in Italia quanto in Inghilterra, e più d' ogni altra parte d' Europa; che i nostri *vini, olii, gelsi, grani, risi, canapa* ecc. lasciavano poco o nulla a far meglio, malgrado lo stato nostro politico vincolante ogni miglioramento, i progressi della chimica moderna, e i nuovi sistemi di coltura che ne sortirono. Che s' intendeva benissimo, come gli Inglesi incoraggiassero gli agricoltori inglesi; ma che potevano non escludere gl' italiani agricoltori da un benefico aiuto di pochi fondi, dal momento che venivano da un paese di uguale coltivazione, e desideravano fissarsi in Australia, dove poi giunti, le leggi, senza distinzione di nascita, riconoscono uguali diritti politici, civili e religiosi; ne feci anch' io parola col sig. Movell Squarey, e Smith direttore in capo dell' *Argus*, uomo, quest' ultimo, che intende le cose nostre, sa l' italiano, ed è per molte ragioni, relazione da coltivarsi. Tutti mi parvero comprendere più o meno la cosa, e potei sperare che all' occasione del nuovo potere Legislativo, che doveva modificare molte leggi, e promulgarne molte altre, ne avrebbero tenuto discorso.

Del pensiero, al quale mi parve che il governo s' incamminasse, e che la camera di commercio ve lo spronasse, ne scrissi ai miei armatori, e tutto l' insieme di quelle matte e sorprendenti istruzioni lasciate a Rosellini è questo. Il Governo di Vittoria venderebbe ad

un dato prezzo dei buoi, che ricomprerebbe per 5 venduti a 3, parmi, sterline, accompagnati giù da passeggieri agricoli venuti d'Europa, senza vincolarli minimamente, e al solo scopo di favorire l'agricoltura del paese. Di più una Commissione della Camera di Commercio prenderebbe cura d'inviare, al momento del loro arrivo, quelli fra questi che non avessero una direzione qualunque, e volessero accettare un impiego. — Tale è il fondo di un progetto che si stava compilando da agenti del Governo, [al momento della mia partenza. — Ho una lettera da Rosellini, scrittami a Gibilterra con data 20 novembre: in quei giorni s'era aperto il nuovo Parlamento, nulla si era ancor fatto, ma lui mi promette occuparsene. E giacchè parlo di Rosellini, ho il dovere di dirti che questi è un giovane eccellente per ogni riguardo, e pieno d'ingegno — ed ha istruzione quanto abbisogna, e maggiore. È d'una rettitudine matematica e rigorosa: io non ho le sue opinioni in molte cose, ma lo stimo molto, ed è con vero e sentito sacrificio che mi sono privato di lui; ho avuto il torto, e sono due i torti capitali — non ho perduto la memoria, — ho preso sul serio delle parole che credevo partire da ferma volontà di far seriamente, e con sacrifizio dell'oggi pel dopo — Rosellini non era molto persuaso del bene che io pensava dei miei progetti, e rimase a malincuore; ma rimase perchè era anche lui, e lo è tuttora, persuaso dell'avvenire che noi abbiamo in Australia; forse ha il torto di non aver scritto tutto quello che sa di quel paese. La diplomazia è difetto di molti, e forse fu un poco il suo — ecco quello che debbo a questo eccellente giovane; ti serva di regola — e per te; è giusto che si dica da me: le spiegazioni non mancheranno a suo tempo. — Ritornando ai passeggeri, dico che se il progetto del Governo diventa un provvedimento Governativo, la cosa può giovare alla fattoria, dato che si stabilisse nel limite di questo territorio. — Nel ramo passeggeri in generale, è da studiarsi il modo di volgere a Genova una parte degli emigranti della Germania, di cui una buona quantità, sebbene sia la minima, è già avviata e in Adelaide e in Gulon (presso Melbourne e suo stato), e voi con i vostri klippers muniti d'elice, siete in condizione di far vantaggiosissima concorrenza a' porti delle città così dette libere del mare Germanico, Amburgo, Brema e Lubecca. Se è possibile, come io credo, far qualche cosa di quel tanto che questi hanno fatto per tirare a se la corrente umana che esce da questa parte d'Europa, aggiuntovi quello che può e deve naturalmente darci la Svizzera, le cose sarebbero in buon punto; nè io posso credere che con le nuove comunicazioni tutti s'adatteranno all'antica

via. — Ma Amburgo in particolare ha fatto quello che noi probabilmente non vorremo far mai! merita di leggersi un buon articolo che ne discorre nell' *Annuaire de l' Economie politique* nelle statistiche del 1855, di Orazio Say.

Io non dirò altro per ora — quel tanto che ho spiatellato è forse più di quello che avrei dovuto dire: tu prendi se vi è qualche cosa di buono; parlo con amico, e lascio correre la penna senza curarmi troppo del modo, dico francamente quello che penso, e talune idee sono vecchie nella mia mente; mi duole che le cose del *Mameli* non mi abbiano permesso di dirle a voce in Genova, perchè avrei potuto rispondere alle obbiezioni che mi si faranno. — Tu intanto accetta questi pensieri che io ti mando nella speranza che possano in qualche modo giovare e mettere il paese nostro in una via migliore, ed il commercio a viste più grandi, e più universalmente utili — e un pochino utili anche a noi che siamo parte di questo. —

Giunti in Inghilterra non mancherò di prendere tutte quelle informazioni che possono giovarci; certo l' Inghilterra è paese che può insegnarci molte cose, e se non si conoscesse un tantino la storia del mondo, vi sarebbe da benedirla sempre. —

Se trovo a Londra tue lettere con nuove quistioni, m' ingegnerò rispondervi meglio che per me si potrà.

Un saluto particolare alla tua famiglia, una stretta di mano ad Agostino, fratelli Daneri, Tortarolo e a chi mi ricorda. — Addio.

Tutto tuo

G. Nino Bixio

P. S. — La lettera 26 maggio è scritta da alcuni giorni, ma il tempo mi misurò il cammino: prima 3 giorni perduti a Gibilterra per calma o venti occidentali; poi 6 dal capo Trafalgar a S. Vincenzo con calma a Nord-Ovest (100 e poche miglia) — poi altri 3 di quasi calma nel golfo Guascogna e imboccatura del canale d' Inghilterra; ecco la navigazione a sole vele! quanti vapori non vanno e vengono in questo intervallo! noi aspettiamo che il tempo sia propizio, e spesso lottiamo quando loro camminano; questo è il 70 per cento della navigazione a sole vele!

Ora sentimi: se la impresa da te ideata può, in un modo qualunque, prender forma, sta bene; — tutto quello che posso anche io lo farò, sia che vi possa avere un posto, come nò. — Se poi t'avvedi che il tempo è perduto, peggio — tieni tutto per te, e per un' *altra epoca* che verrà certo. — Oggi intanto possiamo facilmente

cavare buon frutto dalle nostre fatiche — a suo tempo dirò come: *tieni questo per te, non lo dico a caso.* — Una cosa devo aggiungere a quello che accennai, per la parte capitale, ed è questa: l'Europa è oggi ricca d'istruizioni di credito; l'Inghilterra, come sai, non è seconda a nessuna parte in questo: è fatto che deve facilitare molto le cose nostre, — è tutto.

Ora riassumi: quanta carta per così poche cose! — è la sola farina che può dare il povero frullone — l'ho detto cominciando e lo ripeto in ultimo; moltiplica il me per il me, e ne avrai il me? e forse è già troppa la radice: ti serro la mano.

G. N. B.

1° *giugno.* Consegno a un pescatore con fisonomia da galantuomo la lettera. Ho vento d'Est cioè di prua; ma non pare che sarà lungo, sono davanti Start-Point superiormente a Plymouth. Forse giungerà a Genova quando io a Londra! così vanno le vele! e pure sono poche miglia.

II.

Caro Elia

Livorno 20 dicembre 1869.

Io non credo di poter rimanere nell'Esercito in attività, se le economie di cui si parla si vogliono praticare, come io ho ragione di credere. Chiederò di essere collocato in ritiro, in modo da potermi occupare per la mia famiglia: penso e sto lavorando per questo; — Metterò in costruzione un bastimento in ferro, con macchina ausiliare, col quale recarmi a trafficare nelle Indie ed altrove.

Ho 48 anni e buona salute per poter lavorare; durerò ancora 10 anni almeno.

Se quello che temo per l'Esercito, si verifica, ed io riesco a mettere bene le mie cose, siete voi deciso a venire con me per secondo? Bisognerà rimanere qualche anno nelle Indie ed in China.

Se scoppia una guerra in Italia, faremo ritorno: ditemi una parola.
Salutate la vostra Signora, ed un bacio ai bimbi.

Vostro

N. Bixio.

III.

Cara Adelaide

Bologna 17 agosto 1870.

Eccoti come e perchè mi trovo a Bologna. Quando noi partimmo da Genova per Voghera e Codevilla, il Ministro della Guerra telegrafava a Genova, ordinandomi di andare a Firenze, per prendere il comando d'una divisione attiva: il telegramma non mi trovò a Genova nè si sapeva dove mi fossi: aveva dimenticato, partendo, di avvertirne l'ufficio telegrafico, ed il Comando della Divisione e della Piazza. — Giunto a Firenze andai dal Sella per sapere, come amico, se doveva o no rientrare, e se credeva potermi dire un sì o no, senz'altro. — Aspettando di entrare nel gabinetto del Sella ove erano altre persone, giungeva il Govone: — questi appena mi vide mi chiese se aveva ricevuto il suo telegramma — e risposi che no: — mi disse allora che gli avvenimenti precipitavano e che egli contava sopra di me. Il Sella fece chiamare il Ministro e me: — dopo le cose dettemi dal Ministero della guerra, mi pareva inutile chiedere consiglio, e tanto più in presenza del Ministro della guerra, il quale ha la facoltà di chiamare: dissi ad ogni modo al Sella, che prima di presentarmi al Ministro della guerra, aveva avuto desiderio che egli, come amico, mi dicesse se doveva rientrare in effettivo servizio: egli mi rispose senza altro, che assolutamente ne avevo il dovere. Il Govone disse allora: bisognerebbe che andaste a Genova od a Bologna; a Genova il Sella osservò ed io insieme, che essendo la mia città natale era meglio mettervi un altro. Ebbene, disse allora il Govone: andate a Bologna, e mi disse delle ragioni per cui desiderava avermi a Bologna, la cui importanza è delle più marcate. — Chiesi: ma il generale Cosenz? Mi si rispose che il generale Cosenz andava al confine pontificio, e che il posto era libero. — Accettai senz' altro, e non poteva fare diversamente. Govone voleva che io partissi subito; ma io era in dovere di rendere alla Biblioteca i libri che aveva meco portato da Genova, e chiesi di partire nelle ore pomeridiane. Poi il Sella, al Senato, mi parlò di cose molto delicate; ma siccome era venuto a sedersi accanto al mio posto, e parlava molto piano, gli dissi: ma quello che mi dici è così delicato, che io verrò da te per sentir meglio e poterti ridire a mia volta — Mi diede l'ora pell'indomani alle 7 $^1/_2$ al ministero, e così non partii e mi decisi a telegrafarti. L'indomani, messo in chiaro delle cose che Sella volge in mente (e che non posso dirti per lettera, tuttochè io sia l'uomo

scelto da lui per l' esecuzione) mi congedai da esso e dal Govone, venni alle 10, o meglio partii per Bologna alle 10, portando al Cosenz (che non sapeva ancora nulla di preciso) l' ordine di muovere, e per dove. — Nella lettera era detto che io l' avrei sostituito. Ma non mi fermai subito, perchè il Decreto della mia nomina era firmato nella stessa domenica, e prima che fosse comunicato, non poteva prendere il comando. Seguii per Modena per vedere due cavalli che il ministro m' autorizza a prendere dalla Scuola di Modena, tanto permettermi alla meglio a cavallo. — Andato a Modena, il Generale che comanda la scuola era fuori con gli allievi, e dovetti andare a 12 chilometri a Sassuolo, per vedere il Manassero e raccomandargli una buona scelta. — Rientrai a Bologna la mattina del lunedì alle 2 $^{3}/_{4}$: Cosenz ora partito per Firenze la sera innanzi. Io dovetti star fermo a Bologna: il Ministero, che è un po' in convulsione, non mi mandò nel lunedì la conferma della mia nomina ufficiale in modo che io potessi prendere il comando; ciò che ho fatto ieri mattina, dopo averne avuto comunicazione regolare. — È singolare che il *Bollettino militare*, per errore di stampa, mi metta a Firenze invece che a Bologna; ma ho telegrafato, e l' errore sarà corretto. Intanto però tutti i giornali che ripetono, generalmente almeno le nomine del *Bollettino*, mi metteranno a Firenze. Quando accettai la nomina dissi al Ministro: che col cessare delle ragioni d' urgenza, e col ritorno dei tempi normali, io avrei lasciato il servizio attivo; e siamo d' accordo. — Tutto sta che questi tempi normali ritornino presto, e che in mezzo non vi sia qualche campagna o qualche grosso guaio all' interno, ciò che sarebbe assai peggio! Ad ogni modo vedremo.

Quello a cui devi essere preparata, se la mia stanza a Bologna si prolunga, è di venire anche tu con la famiglia, perchè io non voglio vivere così solo . . . . . .

Tuo

NINO.

IV.

Minuta di lettera diretta al Senatore Prof. Brioschi:

Mio illustre Amico

Genova 8 Maggio 1871.

Vi ho spedito ieri l' estratto del resoconto Parlamentare d' una mia interpellanza al Senato sul commercio d' Oriente: se avete tempo

fatemi la gentilezza di darle una scorsa — a me pare che i cenni che ne dò, dovrebbero trovare più ascoltatori, nella vostra Lombardia, di quanti ne ho trovati io, che in tutte le sue città ho raccolto 14 azioni pel primo bastimento d'una linea Italo-Indiana! E sono azioni di mille lire!! . . . Io ho oggi raccolto le prime 500 azioni per dar mano alla costruzione del *Maddaloni*, e non dispero di raccogliere il rimanente; ma davvero che Milano e le sue città mi farebbero temere d'aver sognato! Eppure il Sindaco di Milano diceva che avrebbe raccolto in un solo giorno quanto mi abbisognava — e lo diceva al Bombrini, Direttore della Banca, il quale tralasciò per questo motivo di raccomandare alla sede della Banca di Milano l'impresa mia, come la raccomandò in tutte le rimanenti sedi e succursali d'Italia, — Il risultato per Milano fu che Bellinzaghi sottoscrisse per *due* azioni, e ne raccolse altre 5, fra cui una da un mio fratello che è della Banca, alla Zecca di Milano. Davvero che questo poco che ho trovato fra voi non è incoraggiante! . . . . . fortunatamente il mezzodì d'Italia mi ha dato una mano robusta: ma tant'è, io non voglio rassegnarmi alle prove fatte, e voglio picchiare ad altre porte, e rivolgermi ad altri amici e ad altre relazioni. E comincio da voi. Io vi mando 4 copie della *Convenzione* da sottoscriversi: voi avete molti amici i quali possono prendere un azione di mille lire senza sconcertare i loro affari: quello che non fareste per voi, fatelo per me e per la cosa: picchiate e ripicchiate — mi pare impossibile che io non debba trovare 100 azioni in tutta la Lombardia, per l'impresa che volgo in mente, e che riuscirò ad ogni modo a stabilire.

Le copie della convenzione che vi mando portano il numero 108, 109, 110 e 111: — affidatele a chi vi pare possa e voglia spendervi un po' di pazienza e di persistenza. Io intanto comincierò la costruzione in Inghilterra del 1° bastimento, e penso che mi prenderà 8 mesi di tempo.

Se a voi parrà trovare qualcheduno che ascolti, me ne scriverete a Firenze al Senato. Il 10 parto per Cotrone, dove vado ad ispezionare un giacimento di salgemma di cui ho preso, in massima, la concessione per assicurarmi il grosso del carico. Da Cotrone passerò per Firenze, e quindi anderò in Inghilterra — vi manderò l'elenco dei primi sottoscrittori fra pochi giorni.

Vostro

N. Bixio.

V.

Cara Adelaide

Londra 5 agosto 1871.

Ti dirò prima di tutto che ho fatto fin quì la 1ª parte di quanto doveva fare in Inghilterra — quella cioè di accertarmi se vi fosse qualche bastimento che potesse fare al caso mio, già fatto ed a prezzo conveniente: da tutte le ricerche fatte fin qua, e sono molte, non posso dire in modo assoluto che non vi sieno bastimenti a vapore, fatti ed in costruzione, che facciano al caso nostro, ma posso dire che il prezzo non è oggi conveniente. Ieri sera doveva partire con Casella per Sunderland nelle vicinanze di New-Castle per vederne due che sono in costruzione, e che sarebbero i più convenienti e pronti in novembre l'uno, l'altro nel settembre prossimo. Ma la ricerca di bastimenti del nostro tipo è tale che si chiede un prezzo maggiore del costo, a costruirli da oggi: ora se a questo del maggior prezzo vi si aggiunge, che per me questi hanno delle particolari sistemazioni che dovrei mutare, per adattarli al traffico a cui mi destino, ne viene che non fanno al caso mio. Ad ogni modo andrò a vederli per compiere il dovere che ho dinanzi a' miei soci di dimostrare loro che è più conveniente costruire — ciò che faremo. Non sono partito ieri, e non partirò che lunedì sera, perchè in Inghilterra al sabato la giornata di lavoro è metà, ed i capi delle officine e dei cantieri sono occupati nei pagamenti. La domenica poi non si può far nulla mai — e vi si aggiunge che lunedì è pur festa — ora per andare ad annoiarmi in un cattivo albergo di Sunderland o d'altrove, preferisco rimanere a Londra, dove sono in casa Evangelisti, e mangio insieme a Casella ed agli impiegati della casa stessa; ciò che vuol dire senza spesa di casa, e pagando la nostra parte in famiglia. Ti dirò a suo tempo cosa e come farò — mi pare certo che costruiremo a Londra, e ti dirò quando sarò alla conclusione. . . . .

È sperabile che dopo sei anni di lavoro potrò rimanere a terra — ma certo bisogno che io cominci come mi sono proposto, cioè navigando fino a che non ho preso quella conoscenza dei paesi con i quali intendo attivare un commercio attivo e regolare coll'Italia; stabilito che sia, potrò allora pensare a profittarne nel miglior modo, con una linea di vapori, senza rimanere io stesso al comando, ma per questo occorre tempo, lavoro intelligente ed attività.

NINO.

VI.

Cara Adelaide

Suez 13 luglio 1873.

Ti scrivo per dirti che mi dirigo a Singapore, dove ti prego di scrivermi, indirizzando la lettera al console d'Italia per me.

Quando riceverai questa mia, saprai già di questa destinazione di cui sono contento. — Singapore è paese sano ed importante commercialmente: conto che vi sarò verso il 3 agosto, — Se scrivi subito, la tua lettera mi vi raggiungerà: ad ogni modo l'avrò poco più tardi a Batavia od in que' porti di Giava dove sarò a caricare. Singapore è distante due giorni di cammino nostro da Battavia. Io spero che tu mi scriverai una buona lettera in risposta alla mia ultima, dopo gli schiarimenti che avrai avuti da Bruno.

Noi siamo giunti a Porto Saïd la mattina del 10; abbiamo traversato il canale l'11 ed il 12 — siamo a Suez dal 12 a sera — dobbiamo partire da un momento all'altro. Ho telegrafato questa mattina al *Credito Armatori* del nostro arrivo e del nostro seguire per Singapore. Ho pregato, perchè tu fossi avvertita della direzione che prendiamo.

Ti scrivo in fretta perchè ho a bordo il Direttore delle poste che aspetta la lettera.

Addio adunque mia buona Adelaide, amami, che t'assicuro, lo merito: baciami tante e tante volte i bimbi tutti ed in ispecial modo la Beppina. — Addio a tutti, amatemi e scrivetemi: addio Ricca — addio Badi [1] — addio Camillo.

Addio a tutti, e tutti amatemi.

Tuo
NINO.

VII.

Cara Adelaide

Singapore 9 agoste 1873.

Spero che la posta d'Europa mi porti notizie vostre: la dovrebbe giungere oggi stesso o domani — e se non hai perduto tempo, una tua lettera dovrei averla. Spero che sia buona, affettuosa e ricca di

[1] Beppa o Beppina, Ricca e Badi, sono vezzeggiativi usati in famiglia Bixio per nominare la Giuseppina, Riccarda ed il Garibaldi.

notizie. Io sono bene in salute — il viaggio fu buono nell' insieme. Partiti da Suez, la mattina del 14 luglio, abbiamo lasciato il mar Rosso nel pomeriggio del 20. La notte del 5 al 6 alle 2 $^1/_2$ siamo entrati a Singapore, dove rimarremo per 6 giorni ancora. Non so bene se il viaggio seguirà nel modo come era stato fissato alla nostra partenza dall' Inghilterra. Sto trattando per telegrafo con la casa che ci noleggiò da Batavia pel ritorno in Europa. — Si tratta di cancellare il 1° contratto ci porterebbe in Europa subito, per prenderne un altro col governo olandese per 3 mesi, da prolungarsi occorrendo a 6, pel trasporto di truppe da Batavia a Sumatra — dove comincia una guerra che pur troppo sarà lunga ed accanita tra gl' indigeni d' Atchin, mediatrice la *Compagnia* a cui siamo consegnati a Batavia: ma finora non siamo molto innanzi. — Io domando molto, e loro offrono troppo poco. Oggi e domani però posso ricevere una proposta ragionevolc ed in questo caso accetterò. — Se accetto telegraferò, e tu lo saprai prima che questa lettera ti dica delle pratiche. — Se faccio questo affare, è certo che sarà grosso per tutti; — ma dubito ancora. Del viaggio mando un estratto a Bruno perchè lo faccia pubblicare, se gli sarà possibile, sul *Corriere Mercantile*: penso che tu lo vedrai. Quello che importerà più di tutto a te ed a chi ha parenti a bordo, si è che noi siamo e saremo sempre in buona salute. Io sono contentissimo di tutti i miei ufficiali, e contento dell' equipaggio. — Parmi che anche i miei sieno contenti di me. Quanto al *Maddaloni*, è certo che è un valente vapore — il tempo non ci ha lasciati senza qualche peripezia, ed il mare d' Arabia è stato corso con continua rabbia del vento e delle onde, ma ciò è nell' ordine naturale delle cose, e non è da sorprendersi.

Io ti scrivo breve per oggi, perchè ho a bordo un 200 Chinesi che stanno scaricando il carbone e fanno tale un gridare, che pare il finimondo. Ho anche molto da scrivere per affari, ed il tempo è breve perchè la posta arriverà fra poco, e rimarrà poche ore. Bisogna portare le lettere ad una grande distanza dal punto dove stiamo scaricando, e tutto questo fa sì che bisogna ch' io chiuda. — Ieri mi si annunciava che vi sarebbe anzi maggior tempo — poi dovetti andare a pranzo dal Console in campagna, in *abito e cravatta bianca*. Una vera fortuna per me in questi paesi di caldo! . . . . . Ma era un pranzo di etichetta, vi erano personaggi amici del Console, con le loro signore, e non ho potuto liberarmene, nè uscirne prima della mezzanotte! Di questi *bei pranzi* ne avrò altri tre o quattro da principali negozianti del paese, presso i quali il Console mi ha presentato,

un po' mio malgrado, in questi due o tre giorni di molto lavoro, perchè debbo sbrigare un mondo di cose. — Il *Maddaloni* pare, ripeto, il finimondo. — Si scarica giorno e notte — si calafata, si dipinge, si ispeziona la macchina: è un andirivieni di gente che pare indiavolata — quasi ignudi tutti, brutti come mostri, laidi come non è credibile. Bisogna chiudersi nelle camere e scrivere alla temperatura di 30°, grondanti sudore per tutti i pori, ciò che non è del tutto piacevole: ma ripeto, tutto questo è abbastanza naturale, ed io non te ne parlo per altro che per dirti qualche cosa della nostra vita. — Penso che tu sarai in campagna a Rivarolo, e penso spesso alle ore in cui io veniva a casa, e da lungi chiamava la mia cara Ricca e la mia Beppa. Ora scrivo nel mio gabinetto di coperta, che tu conosci, ed ho dinanzi agli occhi i loro ritratti in grande, ed i volti di tutti in piccolo, e vi mando un bacio scrivendo. Che Dio vi benedica tutti. Amatemi molto come io vi amo; non mi dimenticate un solo momento, io vi ho sempre presenti. — Io spero che la salute e la forza non mi mancherà prima di aver lavorato quanto importa per lasciar a' miei figli una posizione discreta. — Se riesco a prendere il nolo del trasporto delle truppe da Batavia a Sumatra, sarà duro per me, ma siccome si guadagnerà molto, così io penserò ai miei figli ed a te, per cui tutto il mio fare è dovuto. Nel credermi buon padre e buon marito, io sento che merito la tua stima ed il tuo affetto. Amami nei miei figliuoli. Io so quanto sei buona madre; ma qualche volta mi uccidi con le tue lettere. Basta, spero che domani riceverò una tua lettera affettuosa, e che mi dirà che siete tutti bene in salute, e che mi ricordate spesso. Con questa speranza ti abbraccio, e benedico i miei figli Bebbe, Cicca, Badi e Camillo.

Tuo

NINO.

VIII.

Come in onta della scrittura privata, 19 Marzo 1873, inserita a pag. 27, ossia del preliminare pel prestito contratto da Bixio col Credito Armatori, questa Banca sia riuscita a modificarla sostanzialmente in suo esclusivo vantaggio nel seguente atto pubblico resta a decifrarsi: il signor E. Bruno asserisce che avendo ricevuto ordine dal Generale di conformarsi, nel disimpegno del suo mandato di procuratore, a quanto gli avrebbe consigliato l'avv.

Orsini, non fece che sottoscrivere quanto questi gli sottoponeva.

Fatto stà che la seguente *Costituzione di pegno* fu la causa funesta della dispersione dell' opera lasciata del povero patriotta e intrapresa con zelo, fatiche e studi senza esempio.

N. 202 d' Ordine. 1873 4 Ottobre.

Costituzione di Pegno per la capitale somma d' Italiane lire settecento cinquantamila emessa dall' Ill.mo Sig. Generale e Senatore del Regno Nino Bixio rappresentato come in Atto a favore della Società Anonima Credito degli Armatori.

L' anno del Signore Mille otto cento settantatre ed alli quattro del mese di Ottobre nella sala delle Adunanze del Consiglio d' Amministrazione della società Credito degli Armatori Casa N. 2 Via Vittorio Emanuele in Genova.

Nanti di me Giovanni Bertora Regio Notaio Collegiato alla residenza di questa Città ed in presenza degli infrascritti testimonj.

Sono Comparsi

Per una parte — Il Signor Eduardo Bruno fu Antonio, nato, domiciliato, e residente in Genova, quale Procuratore Generale dell' illustrissimo sig. Generale d' armata in ritiro e senatore del Regno Nino Bixio del fu sig. Tomaso. Ora Capitano Marittimo ed Armatore, nato domiciliato pure in Genova ed attualmente in Navigazione, per mandato a mio rogito del quindici Aprile ultimo, quivi registrato il successivo giorno sedici al Reg. 90 — N. 2763. Colla tassa di Lire 3, 60.

E per altra parte — Il Signor Cav. Alessandro Piaggio del Vivente signor Erasmo nato in Quinto al Mare, domiciliato e residente in questa Città nella sua qualità di Amministratore delegato della società Anonima Credito degli Armatori in Genova sedente.

Premesso

Che il Generale Bixio formata una associaziōne in partecipazione per la costruzione di una nave ad elice abbia raccolto sottoscrizioni per numero seicento quarantasei caratture di lire mille ciascuna.

Che per altro la Nave sia risultata del valore tutto compresa d' italiane lire due milioni trecento mila.

Che onde ottenere i mezzi di compiere la costruzione, provvedere all' Armamento, far le provviste, dotare la nave della congrua co-

lonna, abbia ricorso alla società Credito degli Armatori e le avrebbe richiesto una sovvenzione di lire settecentocinquantamila, al chè la società abbia aderito conchè le fosse accordato pegno sulla nave, corpo, attrezzi, macchine e corredo, fosse la nave assicurata e le pólizze di sicurtà fossero girate ad essa società Credito degli Armatori, a tutela in caso di sinistro del suo credito ed accessori, nonchè sulla partecipazione spettante allo stesso General Bixio sulla nave Maddaloni, dei pattuiti pegni fosse consentito regolare atto, e fossero debitamente trascritti sul registro della Capitaneria di Marina in Genova, nonchè sulla matricola della nave e sulle Patenti di Nazionalità, oltre gli altri patti accessori e modalità di esecuzione fra le parti intesi per i correspettivi dovuti alla Società creditrice e per il rimborso della somma mutuata.

Ritenuto che l' assicurazione della nave abbia avuto luogo colla regolare girata a favore del Credito degli Armatori, e si tratti di far risultare della legale costituzione del pegno per essere imminente l' intestazione della nave ed il rilascio delle Patenti di Nazionalità.

Pertanto essi signori comparenti ai rispettivi nomi e qualità di cui sopra, hanno, in virtù di questo atto convenuto e stipulato quanto in appresso.

Art. 1. Il signor Eduardo Bruno a nome e quale Procuratore del Generale Nino Bixio, comproprietario, gestore, ed armatore di detta nave Maddaloni, riconosce ed ammette il debito Capitale di lire Italiane settecento cinquantamila che questi ha come sopra contratto verso la società Credito degli Armatori per pari partita di denaro che dessa per i bisogni e l'ingenza di cui nella precedente narrativa, gli ha fin dall' undici Aprile ultimo scorso somministrato.

Art. 2. Fermo stando le altre garanzie e modi di pagamento convenuti il Generale Bixio in detta qualità, rappresentato come sopra a termini dell' inteso, per maggior sicurezza e garanzia della restituzione di tal capitale, e del pagamento tanto degli interessi quanto della Commissione convenuti, ha oppignorato ed oppignora a favore della società redito degli Armatori, il corpo, gli atrezzi, l' armamento, gli arredi e le Macchine di detto vapore ad Elice denominato Maddaloni stato costrutto in ferro dalli signori Andrea Leslie e comp. in Heblenn nella Contea di Durkam (Inghilterra) nell' anno corrente, della capacità complessiva di tonnellate duemila cento undici ed ottantadue centesimi di tonnellate di registro, dedotto lo spazio per la forza motrice, e delle dimensioni di cui nel relativo certificato della ditta Costruttrice a data undici giugno prossimo passato firmato An-

drea Leslie e comp. legalizzato a Newcastle om Tayne il ventitre stesso mese da quel Regio Vice Console del Re d'Italia firmato E. Stella, e debitamente stazzato dai periti di detto Vice Consolato Alessandro L. Omoder Capitano Marittimo e L. M. Bushece Costruttore Navale per cui venne riconosciuto

Della lunghezza di metri 115. 000
Della larghezza di metri. 10. 80
Dell'altezza di metri 8. 30

Tonnellaggio grosso duemila settecento dodici e centesimi quaranta. Tonnellaggio netto mille seicento ventisette e centesimi venti, il cui processo verbale di stazzatura, venne ricevuto dal prelodato Regio Vice Console E. Stella nel testè perduto Maggio.

A quali documenti si avrà occorrendo l'opportuno ricorso.

La lunghezza della camera della macchina è di piedi ventitre e sei decimi, ed ha due cilindri la di cui forza combinata è stimata duecento quaranta cavalli della fabbrica Madsley.

Art. 3. Inoltre ed in pari tempo il Generale Bixio ha oppignorato ed oppignora specialmente le seicento novantuna quote di partecipazione che ha sulla nave stessa dichiarando però d'aver già accordato sulle medesime pegno a favore del signor Andrea Leslie per diecinove mila cinquantacinque lire sterline e diecisette scellini e quattro pence, pari a lire Italiane quattrocento settantasei mila ottocento novantasei e centesimi sessantasei, come dalla relativa annotazione.

Art. 4. Per l'efficacia del pegno le parti stipulanti come sopra rispettivamente rappresentate deputano a Custode del pegno medesimo il Capitano in secondo di detta nave Maddaloni.

Art. 5. Per l'esecuzione e per gli effetti di detto pegno le parti in persona di cui sopra richiedono l'onorevole Capitaneria del porto di Genova ove verrà tale nave debitamente registrata di trascrivere il presente Atto tanto sui registri a ciò destinati quanto sulle patenti di Nazionalità della stessa nave tostochè verranno dall'Autorità competente rilasciate, facendo espressa menzione sia su tali registri, sia sulle interveniende patenti, tanto del pegno, quanto del Custode deputato.

Art. 6. Ad ogni miglior effetto che di ragione e diritto il Generale Bixio in persona di detto suo sig. Mandatario elegge domicilio presso detto signor Eduardo Bruno in Genova ove sarà valida ed efficace l'intimazione d'ogni atto.

Art. 7. Tutte le spese e diritti cui dà e potrà dar luogo il presente istrumento sono convenute a totale carico del mutuatario.

E richiesto io Notaio ne ho ricevuto quest'atto letto in primo luogo da esso signor Mandatario essendo alquanto duro d'udito, e riletto da me notaio a chiara ed intelligibile voce in presenza di detti signori Comparenti e delli signori Cav. Emilio Cerruti di Paolo, nato in Alessandria d'Egitto, e Lorenzo Della Chà di Luigi nato in Novi Ligure, ed in Genova ambo domiciliati e residenti, testimonj idonei richiesti, e con detti comparenti a me cogniti, i quali si sono con questi meco notaio sottoscritti.

Copia
EDUARDO BRUNO fu A. a detto nome
A. PIAGGIO a detto nome
E. CERRUTI T.te
DELLA CHÀ LORENZO T.te

Quest'Atto scritto dal teste Della Chà consiste in otto facciate questa compresa e non compiuta di due fogli bollati.

Copia GIOVANNI BERTORA Notaio.

IX.

BILANCI DI PREVISIONE SUI QUALI

Contabilità presuntiva sociale del Maddaloni

Data		Attivo	Passivo
—		—	—
1873 Giug. 14	Importo totale di costruzione ed armamento del Piroscafo		1948874
»	Concorso ottenuto dalle compartecipazioni comprese le prime 300 del gen. Bixio	928405	
»	Mutuo 6 p °/₀ inscritto sull' armamento ed attrezzi, contratto con la *Banca Credito degli Armatori* di Genova, a cominciare dal 15 aprile 1873	450000	
»	Sterline 19055, 17, 4 pagabili entro un anno, inscritte dal costruttore Leslie sul corpo della nave: in conto sociale 1	161545	
	in conto N. Bixio	390000	
»	Extra di sterline 667, 10, 6 preteso dal costruttore (al cambio di 28, 50) (N. 18)	18924	
1874 Dic. 31	Prodotto lordo presunto in 18 1/2 mesi di noleggiamento	2312500	
»	Pagamento integrale (pel 14 giugno 1874) del debito ipotecato dal costruttore Leslie		570469
»	20 p °/₀ a 1319 compartecipazioni di L. 1000 (1.° *Dividendo*)		263800
»	6 p °/₀ per 7 rinnovazioni trimestrali dei pagherò delle 450 m. l. prese dalla *Banca Credito Armatori*		47250
»	Pareggio dei prestiti straordinari di navigazione e sicurtà incontrati oltre ai suddetti		300000
»	Altre spese unite di navigazione e gestione, a tutto il 1874		1000000
	Totali L.	4261374	4130393
1875 Dic. 31	Prodotto presuntivo lordo dei noli dall' annata 1875	1500000	
»	Interesse al 4 p °/₀, di L. 130981 rimaste in conto corrente al *Banco Credito Armatori*, alla chiusura del bilancio del 1874	5239	
»	15 p °/₀ a suddividersi fra 1319 compartecipazioni di L. 1000 (2.° *Dividendo*)		197850
»	Ammortizzazione totale del debito presso la *Cassa Credito Armatori* di Genova		477000
»	Spese complessive di navigazione e di gestione durante il 1875		900000
»	Fondo disponibile per esercitare delle speculazioni in conto nave al 1.° gennaio 1876		61370
	Totali L.	5766613	5766613

1 Probabilmente l' eccedenza del residuo avere Leslie, eccedenza di 6500 sterline imputabili alla Società, fu quella che lo indusse all' ultimo momento a mancare a ciò che aveva promesso, e ad esigere imperativamente, pel credito totale di St. 19055, 17,4, due cambiali a sei mesi l' una dall' altra, ipotecate sulla nave. Per questo il pagamento delle 390 azioni, ormai intestate a Bixio, rimase agglomerato in quell' impegno sociale per un corrispondente numero di migliaia di lire, delle quali l' Azienda stessa trovavasi in fatto coperta dalla dilazione, conteggiando intanto nel proprio attivo i di lui profitti come capitano ed arma-

BASAVA L' IMPRESA BIXIO

Contabilità presuntiva particolare del gen. Bixio

Data		Attivo	Passivo
1874 Dic. 31	Per stipendio di 19 mesi	9500	
»	15 p % di diritti, stabiliti dall' art. 4 della Convenzione d' associazione sul prodotto lordo dei noli fatti dal *Maddaloni*	346875	
»	20 p % sopra 690 partecipazioni in conto particolare (1.° *Dividendo*)	138000	
»	Liquidazione del debito in compartecipazione colla Società verso il sig. Leslie		390000
»	6 p % per 7 rinnovamenti trimestrali del mutuo di 300 m. l. fatto col *Credito Armatori*		27000
»	2 p % sul prodotto lordo della nave assunto in conto proprio, in aggiunta all' interesse sopra stabilito, richiesto onde ottenere il capitale mutuato, malgrado la garanzia delle 300 azioni, col medesimo pagate all' *Azienda* e vincolate al mutuante		46250
	Totali L.	494375	463250
1875 Dic. 31	Per stipendio di un anno (L. 500 mensili)	6000	
»	15 p % di cappa e di noleggio stabilito dall' art. 4 della *Convenzione d' associazione* sul prodotto lordo dei noli d' un' annata presunti in L. 1500000	225000	
»	15 p % di utili sulle 690 compartecipazioni particolari (2.° *Dividendo*)	103500	
»	2 p % sul prodotto lordo riunuziato per ottenere il prestito, alla *Società Credito degli Armatori* genovesi		30000
»	Ammortizzamento dell' integrale mutuo colla suddetta *Società Credito degli Armatori*		318000
»	Avanzo disponibile del Generale alla chiusura del 1875		17625
	Totali L.	828875	828875

Nota — *Questi conti presuntivi, stabiliti sulla base del criterio fisso del gen. Bixio che la nave dovesse produrre almeno un milione e mezzo all' anno di lordo, dimostrano in qual modo potè esser detto al N. 35 della Parte IV: che era grandemente probabile che nel 1875, l' impresa libera di sè stessa, corresse prospera e gloriosa i suoi destini, secondo le mire e gli alti concetti del suo iniziatore.*

tore, rafforzati da quelli d' azionista. — Però quantunque la dilazione al pagamento residuale abbia in qualche modo avuto effetto, non fu meno triste e fatale l' inesorabilità del costruttore nel rifiutare le azioni di Bixio per esigere l' ipoteca: quella iscrizione sul totale della nave, vietata dalla *Convenzione d' associazione*, servì poi di causa e pretesto alle altre dolorose pressioni che amareggiarono crudelmente gli ultimi giorni dell' esistenza del Generale, e morto lui, favorirono la rovina della sua impresa.

X.

A proposito della possibilità che l'impresa Bixio riuscisse, traduco da una lettera scritta dal sig. A. Leslie, e diretta il 3 marzo 1874 al sig. E. Bruno, il seguente autorevole giudizio:

Non v' ha dubbio che questo piroscafo andrebbe bene e farebbe denaro, ove fosse bene e giudiziosamente condotto (come lo era dal compianto Bixio): e noi non esitiamo menomamente di asserire che il Generale avrebbe in brevissimo tempo ricuperato il prezzo d' acquisto (*and in a very short time we have no hesitation in saying the General would have redeemed all the purchase money*) Per quel che riguarda un redito vantaggioso, tutto dipende dall' abilità e conoscenza pratica della persona alle cui cure viene affidato un piroscafo: ma il *Maddaloni* è di certo un vapore di prima classe. Il miglior suo uso è pel commercio dell' India e della China. In ogni tempo esso si è mostrato atto ad essere venduto per suo valore di circa settantamila sterline.

XI.

Ecco l' interessante relazione che fece il terzo di bordo che ebbe l' incarico di seppellire i resti mortali del Bixio.

Signor Comandante,

« Appena provvista la lancia a vapore dell' acqua e carbone necessari, ed imbarcati dieci marinari che spontaneamente si offersero d' accompagnarci, lasciammo il bordo e preso a rimorchio il canotto contenente il feretro ci dirigemmo, secondo il vostro ordine, all' isolotto di *Palo Tuang*. Spuntava appena l' alba quando vi giungemmo, fu nostra premura di studiar subito il più sicuro mezzo e luogo di approdo. La parte *E* delle coste dell' isoletta è affatto inabbordabile, sia per essere letteralmente a picco, sia a causa di una cintura di scogli a fior d' acqua, che si estende in direzione prossima all' *ESE-ONO*. Altrettanto dicasi della parte di costa rivolta a Tramontana. Continuando le nostre esplorazioni visitammo il lato Ovest, ma qui

pure incontrammo le stesse difficoltà, cioè una costa a picco irta di scogli. Allora procedendo oltre, onde studiare più ancora il lato meridionale tentammo il passaggio fra l' isola e uno scoglio elevato di circa 2 metri sul livello del mare, ma trovato poco fondo si retrocedette per tentare il passaggio esterno, cioè a ponente di detto scoglio: non ci fu possibile procedere oltre, essendochè la cintura di scogli continua prendendo una direzione prossima al *SSO*. — Dovemmo allora rinunciare ad avvicinare maggiormente la terra con la lancia a vapore che si ancorò in luogo sicuro, ed imbarcatici nel canotto ci dirigemmo con tutta precauzione a terra passando fra l' isola e lo scoglio summentovato, ed in tal modo ci venne fatto di avvicinare la ripa col canotto in un piccolo seno formato dalla costa dell' isola e da una lingua di terra molto bassa, che si prolunga al Sud per 50 metri circa.

« Scesi a terra ed esaminata l'isoletta si riconobbe come molto propizia al pietoso còmpito nostro uno spazio sgombro, situato precisamente in capo alla lingua di terra poc' anzi menzionata.

Il luogo è benissimo esposto (Mezzodì), asciutto per essere elevato dal mare più di cinque metri e di facilissimo riconoscimento a cagione della lingua di terra che gli sta di fronte. Il feretro venne deposto in posizione perpendicolare a detta lingua dentro una fossa fondà un metro e mezzo circa, scavata in terreno vergine e compattissimo. Esso giace nel centro di un triangolo, i cui vertici sono determinati da tre alberi di palma situati uno al *N*., l' altro all' *E* e l' altro all' *O*: di più all' estremità *E* della fossa havvi un piccolo arbusto come ve ne ha pure un altro verso il mezzo della parte *N*.

« Noi riteniamo cosa semplice e sicura il ritrovamento del feretro, se la barbarie di queste genti che armate stavano attentamente sorvegliando da lungi il nostro lavoro saprà rispettare il riposo delle ossa del nostro illustre concittadino e comandante.

« Compiuta la mesta cerimonia, e deposta una corona sulla tomba, ci rimbarcammo mesti e silenziosi, portando con noi quale sacro ricordo una palma staccata da uno degli alberi che circondano la tomba.

« Facciamo voti perchè l' isoletta di Pulo Tuang venga d' ora in poi chiamata col nome d' Isola Bixio, quale giusta testimonianza d' onore all' illustre estinto.

« *Capitano* CARLO VIOLA ».

XII.

Consolato di S. M. Il Re d'Italia in Singapore.

Processo verbale di relazione per parte del Comandante del Piroscafo Italiano Maddaloni *su diversi decessi avvenuti al suo bordo.*

L'anno Milleottocentosettantaquattro il giorno 6 del mese di Gennaio in Singapore, e nella cancelleria del R. Consolato d'Italia.

Davanti a Noi Cavaliere Carlo Stefano Festa Console per S. M. Il Re d'Italia in questa residenza.

Compaiono a nostra richiesta, Primo il Sig. Francesco Bozzoni nella sua qualità di attuale Comandante del Piroscafo Italiano denominato *Maddaloni* costruito a Nev-Castle, munito di passavanti provvisorio del R. Vice Consolato in quella Città, e ad essere inscritto al Compartimento marittimo di Genova.

Secondo, gli Ufficiali di bordo Sig. Lombardi Paolo Commissario, e Sig. Saluzzo Mariano Medico.

Il Sig. Comandante ci riferisce che partito il Piroscafo il giorno diciasette Novembre del finito anno dal porto di Sourabaia con milleottocento uomini di truppa Olandese, giunsero nella rada di Atchin il 26 mattino dello stesso mese, senza inconvenienti di navigazione, ma con alcuni casi mortali di cholera già avvenuti in dette truppe Olandesi in numero di tre e parecchi ammalati. Da quella data fino al giorno 3 Dicembre il Cholera continuò a fare i suoi danni fra le truppe predette, curato per quanto possibile, da Dottori dell'armata Olandese, senza che né gli Ufficiali, né l'equipaggio del Maddaloni dessere luogo a verun caso di tal morbo.

La sera del giorno 3 Dicembre fù attaccato il Coolis chinese assistente cuoco, addetto all'equipaggio, per nome Tant ah pan, il quale morì la mattina del quattro.

La sera del 4 Dicembre fù attaccato di cholera il terzo macchinista Sig. Iames Campbell e ne morì il mattino susseguente.

Nello stesso giorno 4 Dicembre fù sbarcato a Pulo Naney, Isola di Sumatra, il marinaio Piccini Ugo per causa dello stesso morbo, e gli fù dato da bordo un marinaro, il Carmelo Lazzaro, perchè lo assistesse. Tutto chè fosse ricoverato nell'Ospedale eretto dagli Olàndesi pei colerosi, si seppe, per la relazione dello stesso marinaro Lazzaro, che il medesimo Piccini Ugo era morto lo stesso giorno della sua entrata nell' Ospedale.

Il Comandante del Piroscafo, che era allora il Generale Bixio, ora defunto, ha scritto all'Autorità Olandese, per avere l'atto di morte del Piccini, ma finora non si è potuto avere.

Durante il giorno cinque Dicembre il marinaio Antonio Landino ed il carbonaio Bruzzone Andrea furono attaccati anch'essi dal cho-

lera, in causa del quale morirono il giorno susseguente, sei dello stesso mese.

Le condizioni sanitarie del bastimento volgevano molto tristi. Dei soldati Olandesi che erano a bordo ne morirono, si crede, venticinque; degli Ufficiali e dell'equipaggio guarirono, dopo attaccati due Ufficiali e un marinaro.

La perdita però più grave fù quella del nostro Comandante il Generale Nino Bixio morto di cholera anch'esso il giorno 16 dello stesso mese di Dicembre alle ore 9 antimeridiane, in seguito alle circostanze seguenti:

Esso aveva lasciato il Maddaloni in Somarang addì primo Ottobre, onde recarsi per ragione di affari a Batavia; e tornato il ventitrè Ottobre a raggiungerlo in Sourabaja, disse essere stato gravamente ammalato di febbri, durante la sua fermata nella città di Batavia, a tal punto che voleva chiamare per dispaccio il Dottore Salluzzo: si credeva che la sua malattia fesse stata di violentissime febbri; però era rimesso e riprese il Comando, attendendo a tutte le incombenze, anche faticose, di quel servizio.

Il piroscafo salpò il 17 Novembre da Sourabaia per Atchin; ma il Generale sin dal giorno del suo arrivo, senza che fosse o paresse ammalato, era continuamente di poco buon umore, non mangiava con appetito, ed aveva l'apparenza di persona affaticata ed accasciata sopra i lavori che gli soprastavano: tali sintomi si aggravarono di giorno in giorno senza però che dichiarasse in verun modo di sentirsi ammalato.

Si arrivò ad Atchin il giorno 26 Novembre nel mattino, ma non si prese terra e si tennero a bordo le truppe fino al 9 del mese di Dicembre, nel qual frattempo il cholera aveva attaccato di parecchi casi le truppe Olandesi, e perciò il Generale aveva fatto vedere la necessità alle Autorità Olandesi che le truppe fossero sbarcate poichè avevano avuto luogo fra l'equipaggio le perdite più sopra rammentate.

Nel giorno 9 e seguenti il Piroscafo si vuotava prima delle truppe poi delle provvisioni destinate all'Armata Olandese.

Il Generale, durante tutto questo tempo, si lagnava di un certo malessere che non poteva definire però non mancava ai suoi incarichi, e pareva si nutrisse come d'ordinario.

La sera del 12 Dicembre alle ore undici fù il primo momento in cui egli accusasse di sentirsi veramente ammalato, in seguito a diverse scariche di dissenteria; il medico ne prese cura e da quel momento non ha cessato di prestargli tutti i rimedî suggeritegli dalla scienza. Cresciuto man mano e complicato con diarrea e granfio il quindici incominciò per lui il periodo algido che lo prese dapprima alla estremità lo chè gli rendeva impossibile di stare immobile ed andava unito a forti disturbi intestinali. Verso sera si estese lo stato algido, cominciarono vaniloqui e non ostante ogni prestata cura progredirono questi sintomi sino alle ore otto del mattino in cui si raccorciarono i respiri, e dovette soccombere in sulle nove.

Durante il giorno 14 alle ore 12 $^{1}/_{2}$ pomeridiane trovandosi ancora in pieno possesso delle sue facoltà fisiche chiese intorno a se

il Dottore Saluzzo ed il Commissario Lombardi e dettò loro sotto forma di lettera i suoi ultimi desiderii. [1]

Questa lettera si è presentata dal Sig. Comandante comparente, e da noi presa in attento esame sotto il punto di vista che possa rinchiudere il suo testamento. Confrontato però cogli articoli 774, 775, 789, ed 804, del vigente codice Civile, veniamo nell'opinione che essa sia semplicemente l'espressione dei sentimenti del dettante eseguibili in modo relativo dai suoi superstiti. Di fatto la lettera non è scritta di proprio pugno del Generale e perciò non può essere un testamento olografo, mancando tutte le formalità prescritte per il testamento speciale, non essendovi, le circostanze che rendono necessario la speciala forma. A ciò si aggiunge che il Sig. Lombardi Commissario di bordo, del cui pugno, la lettera è scritta, ci ha dichiarato che il Generale Bixio, ora compianto, nel dettargli queste sue intenzioni, gli faceva conoscere desiderare che il contenuto ne fosse, in caso di sua morte soltanto conosciuto pubblicamente, senza attaccare maggiore importanza, come sarebbe naturale, se avesse creduto di fare delle disposizioni interessate.

Il Capitano comparente ultimata così la relazione delle perdite occorse a bordo del Piroscafo Maddaloni, e spiegataci a mezzo della lettera del defunto Generale, qualmente esso Comandante comparente abbia assunto il Comando del Piroscafo per volontà del Generale defunto, come armatore del bastimento medesimo, in virtù dei requisiti proprii, a tale carica: da noi invitato a presentare gli atti di morte, i conti, gli inventarii e i saldi paghi del Generale e degli altri estinti si dichiara preparato a compiere tutte le incombenze regolari al proposito solo in punto ai saldi paghe egli ci espone, non essere in grado di versarli a questo Ufficio, essendo i fondi attualmente esistenti presso l'Amministrazione del Piroscafo, appena sufficiente agli urgenti bisogni del giorno; soggiunge inoltre che sebbene i conti che esso ci presenterà senza ritardo, comprendano in modo preciso il credito di ogni individuo, non gli sarebbe in verun modo possibile stabilire con esattezza il passivo di ciascheduno, mentre come risulta dalla convenzione di arruolamento fatta in Genova, al cinque Giugno milleottocentosettantatre, si ammetteva che le famiglie degli arruolati potessero percepire in patria, parte dei salari ad essi devoluti: ci spiega quindi l'assoluta necessità che sia il Sig. Edoardo Bruno Via Galata N. 27 Genova Procuratore Generale dell'Armatore richiesto di pagare tutti i saldi di detti conti, nelle somme risultanti dei medesimi, fatta detrazione di quelle ch'esso abbia già regolarmente sborsate in loro disconto.

Per di più egli osserva, a nostra richiesta, nel conto che riguarderebbe gli stipendii dell'ex Comandante, che siccome il defunto Generale Bixio riuniva in se alla qualità di Comandante del Piroscafo, anche quella di armatore, e che i suoi conti confondano le due mansioni, senza che si possano l'una dall'altra scevrare, e più ancora

[1] V. lettera a pag. 47.

siccome il Generale disponeva in Genova di somme provenienti dal bastimento, non sarebbe in verun modo qui possibile la liquidazione del suo credito, il quale non può essere altrove stabilito che in Genova coll' appoggio dei conti esistenti presso il nominato Sig. Edoardo Bruno.

Per ultimo interpretando il vivo sentimento d'interesse che possa in Italia essere attaccato ai resti umani del defunto Generale, interpellato il Comandante Bozzoni sul loro collocamento, egli ci risponde esternando il suo intenso dolore, come quello di tutti gli Ufficiali di cui esso si fa organo in questo momento, perchè non ostante abbiano tutti prestato colla più pietosa divozione la mano per dargli sepoltura compiuta nell' isolotta di Pulo Tuan, giacente a circa due miglia dalla costa di Atchin, quando il giorno 20 si recarono tutti insieme per deporre un ultimo omaggio sulla sua tomba videro con innaspettato dolore che era stata violata e derubata.

Non poterono e non sanno come spiegare la ragione di questo tristo atto, fuorchè imputandolo a furto della cassa di ferro che lo conteneva. Non mancò il Comandante di fare ogni investigazione sul luogo nonchè tutte le pratiche presso il Governo Olandese, perchè sia proseguito alla ricerca dei colpevoli; finora però non si ebbe alcun risultato.

Il Comandante aveva avuto per prima intenzione quella di conservare il cadavere nell' alcool, ma tutti gli sforzi da lui fatti per trovare una sufficiente quantità di tale liquido, non riuscirono a dargliene abbastanza per cui dovette abbandonare questo progetto.

Dato atto di questo processo verbale ai comparenti, a mezzo di lettura chiara ed intelligibile, ed invitati i medesimi a dichiarare se nulla abbiano da aggiungere o da variare i signori Comandante, Dottore, il Commissario nelle rispettive loro qualità, e per quanto loro risulta anche comulativamente lo approvano ed appongono ad esso la loro firma

Il Comandante — FRANCESCO BOZZONI
Il Commissario — P. G. LOMBARDI
Il Dottore — MARIANO SALUZZO

(L. S.) IL REGIO CONSOLE

FESTA

Per copia Conforme all' Originale esistente presso questo Consolato

Singapore 7 Gennaio 1874.

IL REGIO CONSOLE

(L. S.) FESTA.

XIII.

Ora ecco la nobilissima lettera con cui il Governatore Generale delle Indie orientali neerlandesi rispose alle vive istanze e preghiere fatte dalla signora Adelaide Bixio per la ricerca delle spoglie mortali di suo marito.

Madame!

Batavia le 11 juin 1874.

Si l'ardente et respecteuse sympathie que j'éprouve pour votre malheur et pour celui de vos enfants ne m'inspirait à elle seule le désir de répondre aux lignes que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, la memoire vénéree de celui qui fut un des plus nobles caractères de l'Italie contemporaine, m'imposerait comme un devoir de vous donner sur les dépouilles mortelles du général Bixio le peu de details qu'il nous a été possible de recueillir jusq'ici.

Après sa mort, le Général fut déposé dans un cercueil de fer portant son nom, enterré sur l'île Puto Tuan (dans la baie d'Atchin) par l'equipage du *Maddaloni*. Le cercueil fut la même nuit emporté par des Atchrnais, sans savoir ce qu'il contenait.

Ils l'ouvrirent, dépouillèrent le Général de son uniforme, et l'enterrèrent de nouveau dans un endroit qui se trouve actuellement encore être en possession de l'ennemi, et qui au dire des indigènes est connu, sans que nous pouvions garantir toutefois l'authenticitè de leur assertion à cet égard.

Le colonel Pel, actuellement commandant de nos forces à Atchin, auquel je dois ces reinsegnements, doit lui même être à peu près certain de l'endroit où se trouve la tombe du Général. Mais tant que nous n'en serons pas maitres, il sera impossible de s'assurer si les suppositions plus ou moins fondées que l'on fit jusqu'à present sont justes ou non.

Comme homme je serais heureux, Madame, de rendre à l'Italie les ossements de Celui qui fut un des héros de sa liberté; comme époux et comme père je serais plus heureux encore de rendre à la veuve et aux orphelins l'homme de bien, auquel j'ai serré la main sur notre terre de Java, avec cet elan simpathyque qu'inspire tout ce qui reste de lui ici-bas.

Soyez donc convaincue que rien de ce qui pourra contribuer à la réalisation de votre dèsir si légitime, ne sera négligé, et fasse Dieu que cette dernière consolation vous soit réservée: je le dèsire de tout mon coeur.

Agréez, Madame, l'expression de ma profonde et respecteuse symphatie, et veuillez me croire

Votre tout dévoué

J. Loudon

Gouverneur Général.

XIV.

I resti mortali di Nino Bixio.

Il Diritto nel 25 Giugno 1876, tradusse da un giornale di Batavia il seguente brano di relazione che completa quella del capitano Bardok riportata a pag. 66.

..... Sebbene il detto capitano non fosse dapprima molto osservato dalla popolazione di Lampagger, appena fu meglio conosciuto, vi si affollarono attorno; ed egli potè subito entrare in intime conversazioni. Il capo della tribù, i preti e la popolazione andarono a gara per prevenire i desiderii del comandante, ed egli seppe così bene approfittarne che tosto gli fu indicato il luogo dove Nino Bixio, il generale italiano, era stato seppellito durante la seconda spedizione. Sebbene quella gente non sapesse il punto preciso perchè giace sulla spiaggia dove lo copre l'acqua quando il fiume si gonfia, tuttavia gli indicarono uno spazio di 10 metri di diametro. Una mattina il capitano, naturalmente colla scorta necessaria, andò là con parecchi uomini, e la sua ansietà fu ricompensata dall'aver rinvenuto, dopo aver scavato alquanto, due ossa che un uffiziale medico dichiarò essere ossa umane. Ora questa dichiarazione non è una prova positiva che queste ossa appartengano agli avanzi di Bixio, ma di chi possono essere state quelle ossa, perchè gli Accinesi non usano seppelire ivi i loro morti?

Di più l'asserzione di quella gente che Bixio fosse ivi sepolto fu raffermata dall'aver trovato nel fiume la caldaia nella quale la ciurma del *Maddaloni* aveva sepolto il suo comandante. Con grande fatica e coll'aiuto di corde questa caldaia fu tratta fuori dal fiume e portata al campo a Lampagger. Sulla caldaia era scritto:

Cc. JE. N. Bixio, 1873.

Che sole due ossa si trovassero, è spiegabile dal fatto che il luogo della sepoltura è coperto quando l'acqua cresce, cosicchè è probabile che una grande parte delle ossa sia andata perduta per la costante azione dell'acqua. Il Luogotenente..... fu parecchie volte mandato là, ma tornò sempre indietro senz'aver trovato nulla. Il capitano aveva accennato tutto questo nei suoi rapporti, ma siccome egli non aveva ricevuto alcun ordine di continuare le sue ricerche, l'8, e il 9 corrente fu mandata là una comitiva di lavoranti composta di un sergente indigeno e di due soldati europei, e 10 soldati indigeni armati di spade. Dopo aver zappato un poco ritornarono indietro, ma furono improvvisamente attaccati da parecchi Accinesi venuti fuori da Lamburu, dove erano apparentemente rimasti in agguato. Un indigeno venne a raccontare questo all'accampamento. E subito il Luogotenente.... si recò con una pattuglia sulla spiaggia dove trovò giacenti parecchi feriti, il sergente indigeno, un soldato europeo ed un soldato indigeno, oltre i corpi orribilmente mutilati di due altri Giavanesi. L'altro soldato europeo fu trovato con una profonda ferita al capo. Egli è il solo dei menzionati che sia ancora vivo. Gli altri tutti morirono dopo essere stati trasportati con grande fatica al campo.....

EPILOGO

Per coloro che avranno benevolmente lette queste pagine non riescirà senza interesse la seguente aggiunta.

Il *Fanfulla* del 9 Agosto 1877 con un brillante articolo intitolato ..... *et ante omnia*: dimostrò che nel mentre Genova si prepara a solennemente ricevere le ceneri di Bixio, sarebbe più doveroso ed opportuno se fosse possibile, preparare il saldo del suo reale avere finora negatogli, il piccolo patrimonio cioè dei figli resi orfani dal suo slancio commerciale, non meno patriottico davvero del militare .....

Ciò trovò eco e lena in parecchi altri giornali e sopratutto nell' opinione pubblica: il sentimento di solidarietà nazionale ne rimase impressionato: persino gli uomini di governo vivamente se ne interessarono, onde non fu difficile ottenere due riunioni a cui parteciparono nei giorni 12 e 15 del c. sett, l' avv. Orsini, il cav. Cerruti, l' avv. Missiroli rappresentante un gruppo di azionisti, il deputato Rubattino, il comm. avv. Castagnola, il comm. Casalis prefetto della provincia di Genova, il deputato Fambri e l'autore di queste pagine, per vedere se fosse possibile di finire con una *transazione d' interesse* tante lungaggini e tante liti che minacciano disperdere ogni sperabile interesse, e atteso lo stato delle cose, fu riconosciuto che ciò forse sarebbe conveniente per tutte le parti; ma nulla finora potè definirsi, malgrado che non siano svanite le speranze di intendersi e farci intendere dai numerosi cointeressati.

L' avvocato Pietro Del Vecchio publica per la stessa occasione del rimpatrio delle ceneri: *Nino Bixio e l' Indo Cina* lavoro in cui il chiaro Autore tratta con molta competenza l' impresa del Maddaloni dal punto di vista industriale ed economico: è un complemento assai opportuno e raccomandabile.

ERRATA CORRIGE

Pag.		lin.		ERRORE	RETTIFICA
Pag.	1	lin.	7	9 Convenzione d'amministrazione	9 Convenzione d'associazione
»	1	»	15	28 convegno	contegno
»	6	»	40	rimase	rimane
»	8	»	*nota*	Bombrin	Bombrini
»	19	»	25	corrispondente	corrispondenze
»	23	»	23	ma e legge	ma è legge
»	24	»	6	convenzione	convinzione
»	26	»	34	micao	amico
»	30	»	8	riputamente	ripetutamente
»	30	»	19	riconostente	riconoscente
»	31	»	38	Dupret	Depret
»	32	»	36	Mandaslay	Manduslay
»	33	»	44	compaund-inverted	componnd inverted
»	35	»	9	assicurare	assicurate
»	36	»	1	soddividersi	suddividersi
»	36	»	21	il cuore	in cuore
»	37	»	11	sul	suo
»	47	»	34	Aljech	Atjech
»	48	»	35	Fraler e C.	Fraser e C.
»	49	»	10	algico	algido
»	51	»	33	costituisce	costituisse
»	52	»	14	in tanto	intento
»	53	»	25	minicipi	municipi
»	58	»	14	Balduino	Rubbattino
»	59	»	1	occupata	scaltra
»	61	»	7	Ciiy of Castle	City of Castle
»	61	»	30	utlimo	ultimo
»	65	»	5	Anche mandato il	Anche il
»	66	»	39	Bardork	Bardok
»	68	»	32	del corr. anno del..	del corr. anno le ossa del...
»	70	»	4	conciglió	conciliò
»	74	»	9	Melbourn	Melbourne
»	78	»	6	D'urville	Durville
»	84	»	7	Collao	Callao

